جامعة الشرق الأوسط
MIDDLE EAST UNIVERSITY

حالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية حسب اتفاقية مونتريال والتشريعات الأردنية

The Exemption Cases of Liability of the Air Carrier According to the Montreal Convention and Jordanian Legislation

إعداد

محمود محمد خليل أبو شاور

بإشراف

الدكتور محمود عبابنه

قدمت هذه الرسالة استكمالا لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في الحقوق

تخصص القانون الخاص

قسم القانون الخاص

كلية الحقوق

جامعة الشرق الأوسط للدراسات العليا

أيار \ 2013

تفويض

أنا الطالب محمود محمد خليل أبو شاور أفوض جامعة الشرق الأوسط للدراسات العليا بتزويـد نسخ من رسالتي ورقياً والكترونياً للمكتبات، أو المنظمات، أو الهيئـات والمؤسـسات المعنيـة بالأبحاث والدراسات العلمية عند طلبها .

الاسم : محمود محمد خليل أبو شاور

التاريخ : 9 \6 \2013

التوقيع :

قرار لجنة المناقشة

نوقشت هذه الرسالة وعنوانها : " حالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية حسب اتفاقية مونتريال والتشريعات الأردنية " وأجيزت بتاريخ : 9 / 6 / 2013

أعضاء لجنة المناقشة : التوقيع

1. الأستاذ الدكتور : جمال الدين مكناس رئيساً:
2. الأستاذ الدكتور : محمود محمد القاسم اعبابنة عضواً ومشرفاً:
3. الأستاذ الدكتور : عماد عبد الرحيم الدحيات عضواً خارجياً:

شكر و تقدير

الهي لا يطيب الليل إلا بشكرك ، ولا يطيب النهار إلا بطاعتك ، ولا تطيب اللحظات إلا بذكرك ، ولا تطيب الآخرة إلا بعفوك ، ولا تطيب الجنة إلا برؤيتك .

الكل يعطي ، ولكن هناك من يعطي بلا حدود ، يعطي ليترجم معاني الكرم والجود ، لينال الثواب من الرب الودود ، ولا يسعني في هذا لمقام إلا أن أتقدم بجزيل الشكر وعظيم الامتنان والعرفان بالجميل والاحترام والتقدير لمن غمرني بالفضل ، واخصني بالنصح ، وتفضل علي بقبول الإشراف على رسالة الماجستير أستاذي عطوفة الدكتور محمود عبابنة ، الذي أفاض علي بعلمه ، وشملني بفضله ، ولم يبخل علي بشيء من وقته الثمين ، وأتقدم بالشكر الجزيل لأعضاء لجنة المناقشة لتقبلها مناقشة هذه الدراسة .

وأتقدم بكلمة شكر إلى من فتحت لنا أبواب المستقبل ، واستقبلتنا في هذا الصرح الشامخ جامعة الشرق الأوسط للدراسات العليا ، لها منا كل الحب والتقدير والعرفان ، ولا يسعني في هذا المقام إلا أن أتقدم بأسمى آيات الشكر والامتنان والتقدير والمحبة إلى الذين حملوا أقدس رسالة في الحياة ، إلى الذين مهدوا لنا طريق العلم والمعرفة ، إلى أعضاء هيئة التدريس.

ولا يفوتني الشكر لكل من مد لي يد المساعدة والعون للوصول بهذه الدراسة إلى ما وصلت إليه ومنهم الأستاذ المحامي احمد أبو عرقوب وكيل شركة عالية للطيران ، والأستاذ المحامي يعقوب الفار وكيل الشركة الفرنسية للطيران ، والكابتن الطيار جهاد دعسان ، ومهندس الطيران ومفتش السلامة الجوي خالد أبو شاور ، و أستاذ اللغة العربية سعدي أبو شاور ، والأستاذ معاذ أبو شاور أخصائي برمجة الحاسوب وأخيراً وليس أخراً شقيقي إبراهيم أبو شاور صاحب القلب الكبير الذي ساندني و قدم لي كل الدعم المادي والمعنوي ..

الإهداء

إلى روح من أرضعتني الحب والحنان ، إلى رمز الحب وبلسم الشفاء ، إلى القلب الناصع بالبياض (والدتي الحبيبة)

إلى من كلله الله بالهيبة والوقار ، إلى من علمني العطاء دون انتظار ، إلى من حصد الأشواك عن دربي ليمهد لي طريق العلم ، إلى القلب الكبير (والدي العزيز)

إلى توأم روحي ، ورفيقة دربي ، إلى صاحبة القلب الكبير ، إلى من أرى التفاؤل بعينيها والسعادة في ضحكتها ، إلى شعلة الذكاء والنور (زوجتي الغالية المهندسة أم محمد)

إلى القلوب الطاهرة الرقيقة ، والنفوس البريئة ، إلى رياحين حياتي (أبنائي)

إلى الحب كل الحب إخوتي وأخواتي وزوجة أبي

أهدي هذا الجهد المتواضع

قائمة المحتويات

حالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية حسب اتفاقية مونتريال والتشريعات الأردنية

إعداد الطالب
محمود محمد ابوشاور

إشراف
الدكتور محمود عبابنة

الملخص

نظراً لسرعة الطيران في نقل الأشخاص والبضائع سريعة التلف ، وزيادة الاعتماد على النقل الجوي ، أدى ذلك إلى زيادة حوادث الطيران ، وعلى هذا فقد سعت المنظمات الدولية إلى تعديل اتفاقية وارسو لعام 1929 والبروتوكولات المعدلة لها لإيجاد التوازن بين الأفراد وشركات الطيران التي تشكل عصب الحياة الاقتصادية ، ومن هنا ظهرت اتفاقية مونتريال لعام 1999 لتستجيب مع التحديات التي تواجهها شركات الطيران ، فقد منحت الناقل الجوي فضلاً عن حالات الإعفاء من المسؤولية الواردة في الاتفاقية حقوقاً إضافية لرد الدعوى قبل الدخول في موضوعها ، إذا تراخى المرسل إليه ولم يتقيد بمواعيد الاحتجاج الواردة في اتفاقية مونتريال ، وذلك من خلال الدفع بعدم قبول الدعوى ، وجعلت الحق قابلاً للسقوط من خلال الدفع بمرور الزمن ، وعلى ضوء ذلك استبعدت فكرة المخاطر وتحمل التبعة كأساس للمسؤولية في اتفاقية مونتريال ، كون هذه الفكرة لا تعترف بالخطأ كأساس للمسؤولية ، وعدت مسؤولية الناقل الجوي هي مسؤولية عقدية ، قوامها الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس ، وأساس هذه المسؤولية يستند إلى عقد النقل الجوي ، وعلى هذا فلا يشترط على المتضرر إثبات

خطأ الناقل ، يكفي فقط إثبات الضرر الذي أصابه جراء عملية النقـل الجـوي ، وأن عـبء الإثبات يقع على عاتق الناقل بإقامة البينة على هذه الأحوال المبرئة من التبعيـة ، وأجهـضت اتفاقية مونتريال الاتفاقيات الأخرى المتعلقة بتحديد المسؤولية ، وأجازت الخروج عـن مبلـغ التعويض المنصوص عليه في الاتفاقية إذا ثبت أن الضرر نتج عن فعل أو امتناع من جانـب الناقل أو تابعيه أو وكلائه بقصد إحداث الضرر ، أو أن الضرر عائد إلى خطأ أو إهمال الناقل أو تابعيه أو وكلائه .

على ضوء ذلك عدل قانون الطيران المدني الأردني بموجب القانون رقم(41) لسنة 2007 بما يتناسب مع هذه المستجدات بحيث يكون مكملاً لاتفاقية مونتريـال جنبـاً إلـى جنـب مـع التشريعات الأردنية الأخرى ، فلم تعد حالات الإعفاء من المسؤولية الواردة في الاتفاقيـة هـي الوحيدة لنفي مسؤولية الناقل الجوي ، وإنما يكون إلى جانب ذلك حالات أخرى كاتخاذ التـدابير الضرورية لتفادي الخطر ، خطأ المتضرر ، فعل الغير ، وبالإضافة إلى الدفوع الشكلية الواردة في التشريع الأردني .

The exemption cases of liability of the air carrier according to Montreal Convention and the Jordanian Legislation

Prepared by
The Student
Mahomoud M Abushawar

Supervision of
Dr. Mahmoud Ababneh

Abstract

Due to the speed of aviation in transporting people and quickly damaged goods , and the increase of depending on the air travel which led to the increase in aviation accidents , as a result of this, the international organizations sought to modify Warsaw 1929 convention and its modifying protocols so as to make balance between persons and aviation companies which constitutes the nerve of the economical life , hence Montreal 1999 convention appeared to respond to the challenges that face the flight companies as it granted the air carrier, in addition to the exemption of liability mentioned in the convention , additional right to reject the lawsuit before going into its subject , if the defendant relaxed and was not committed to the protest dates mentioned in Montreal convention , through defending not to accept the case , and it made the right fallible through defense by time , based on this the idea of hazards was excluded , and bearing the consequences as a basis for Montreal convention , as this idea doesn't recognize the error as a basis for responsibility , and it considered the responsibility of the air carrier as a contractual responsibility based on the supposed error to prove the contrary , and the foundation of this responsibility is based on the contract of the air transportation , so it is not provisioned that the inflicted should prove the mistake of the carrier , it is only required to prove the damage which he sustained as a result of the air carrying , and to the responsibility lies on the carrier to prove such conditions of innocence from consequences .

Montreal convention aborted the other conventions related to the limitation of liability and it allowed to exit from the stipulated compensation amount in the convention if it was proved that the damage resulted from an action , or refrain of the carries or his followers , agents for the purpose of inflicting damage , or if the

damage was due to mistake or negligence of the carrier , his follower, or his agents .

Based on this the Jordanian Civil Aviation Law was modified according to the(41) law of 2007 to be suitable to these developments and to make it integral to Montreal convention side by side to the other Jordanian legislations , so the liability convention cases mentioned in the convention didn't become the only way to deny the responsibility of the air carrier , but there are other cases to be added as necessary precautions for avoiding hazards , the hazard inflicted on the aggrieved , the action of the other , and it addition to the formal defenses contained in the Jordanian Law .

الفصل الأول
مقدمة الدراسة

أولاً : تمهيد وفكرة عامة عن موضوع الدراسة :

اقترن العصر الحاضر بتطور هائل في وسائل نقل الأشخاص والبضائع ؛ ويعود ذلك لنمو العلاقات بين مختلف الدول والشعوب من النـواحي الاقتـصادية والاجتماعيـة والثقافيـة والسياحية ، كما أن إزالة الحواجز الجمركية واتفاقيات التجارة العالمية ساعدت على ترويج نقل السلع من بلد إلى آخر عن طريق النقل الجوي ، وقفز النقل الجوي إلى مرتبة مهمة ومتقدمه في أجندة وسائل النقل ؛ نظراً للسرعة في اختصار المسافات واختصار الجهد والوقـت اللازمـين لأطراف عقد النقل في عالم يكاد أن يصبح قرية كونية واحدة .

إن موضوعات القانون الجوي دائمة التطور ، وسريعة التكوين خاصة ، فيمـا يتعلـق بعقد النقل الجوي ، وأحكام مسؤولية الناقل الجوي تجاه الأشخاص أو البضائع تلك التي ما زالت موضوعاً حيوياً وإشكالياً ، ويرجع ذلك لحداثة نشأة هذا القانون من جهة ، وللصبغة الدولية للنقل الجوي[1] ، وما يتبع ذلك من اختلاف الأنظمة القانونية من جهة أخرى ، ونظراً لزيادة الاعتماد على النقل الجوي سواء على ص عيد نقل الأشخاص أو البضائع فإنه يعد روح وعصب الحيـاة الاقتصادية .

ويمكن تعريف القانون الجوي بأنه : "مجموعة من القواعد التي تحكم العلاقات القانونية التي تتولد عن استخدام البيئة الجوية"[2].

---

[1] العريني، محمد فريد (2003) .القانون الجوي (النقل الجوي الداخلي والدولي) ، الاسكندرية: دار الجامعة الجديدة، ص 11-16 .

[2] موسى، طالب حسن (2010) .القانون الجوي الدولي ، ط1، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع، ص10.

ومن أهم خصائص هذا القانون انه قانون تنظيمي يهدف إلى وضـع قواعـد آمـرة وملزمـة بالاستناد إلى الاتفاقيات والمعاهدات الدولية التي تكفل سلامة الطائرة والمتعاملين معها .

وتأمين سلامة الطيران تتطلب وجود قواعد تنظيمية متكاملة ومتشابهة في كل بقاع العالم يجب احترامها .

وقد سعى مجتمع الطيران المدني منذ ظهور النقل الجوي بـصيغته التجاريـة إلـى صياغة وتأسيس الاتفاقيات والمنظمات والاتحادات الدولية المتعلقـة بالنقـل الجـوي لتطـوير موضوعات النقل الجوي وتعديل أحكام المسؤولية بشكل يواكب تطور موضوعات النقل الجوي [1]، وكان لابد لمجتمع الطيران الدولي التوافق للخروج باتفاقيات دولية من أهمها اتفاقية وارسو وشيكاغو وختاماً اتفاقية مونتريال لعام 1999 [2] ، وأصبحت الحاجة ملحة للدول للسير نحـو تعديل تشريعاتها الوطنية بشكل يتماشى مع تعديل الاتفاقيات الدولية ، وعلى هذا قام المـشرع الأردني بتعديل قانون الطيران المدني الأردني لعام 2007 بما يتماشى مع تعـديلات اتفاقيـة مونتريال التي حلت محل اتفاقية وارسو [3]و تطوير موضوعات القـانون الجـوي ، باسـتثناء الأحكام المتعلقة بعقد النقل الجوي ، وأحكام وحدود مسؤولية الناقل الجوي ، التي تـم إحالتهـا إلى الاتفاقيات الدولية [4] .

---

(1) العريني، محمد فريد، مرجع سابق، ص5 .

(2) قطان، مصطفى(2006).مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها وطرق دفعها. ط1، (د.م) ، ص5 .

(3) انظر في ذلك منظمة الايكاو على الموقع التالي .www.icao.int//the_warsaw_system_on_air_carrier تاريخ الدخول 2013\4\12 .

(4) أنظر المادة (41) من قانون الطيران المدني الأردني رقم (41) لسنة 2007.

وقد نشطت المنظمات والاتحادات الدولية على تحقيق ذلك ، فقد نشأت المنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO) التي تشكلت بموجب اتفاقية شيكاغو الدولية للطيران لعـام 1944 وحـددت أهدافها ومهامها في المواد 43 و44 من اتفاقية شيكاغو [(1)].

وتعمل هذه المنظمة على تطوير صناعة النقل الجوي لضمان سلامتها وأمنها ونموها ، وتنهض بتنظيم عمليات الملاحة بين الدول وعمليات عبـور الحـدود وتـسهيلها [(2)]، ومنـع المخالفات ، وتضع أنظمة التحقيق في الحوادث الجوية ، وتعد مصدراً تشريعياً للدول المنـضمة إلى (ICAO) بحيث تستمد هذه الدول قـوانين الطيـران (Aviation Law) مـن القـوانين والتعليمات الواردة في منظمة (ICAO) ، وتجدر الملاحظة إلى أن منظمة الطيـران المـدني تعتبر جهة الإيداع لوثائق التصديق أو الموافقة أو القبول أو الانضمام لاتفاقية مونتريال حسب ما جاء في المادة (5\53)من اتفاقية مونتريال لعام 1999، ويعمل كذلك الاتحاد الدولي للطيـران (IATA) على تامين سلامة الركاب ودراسة كافة المشاكل المتعلقة بذلك ، ويعد الاتحـاد الأداة الفعالة لمؤسسات النقل الجوي ، ودورها بالنسبة للأشخاص وهي تعمل على تنظيم العلاقات بين أطراف عقد النقل الجوي للأشخاص ، وتكفل تشغيل الخطوط الجوية على أعلـى المـستويات الفنية ، وتبسيط إجراءات السفر، وتعمل على تحديد أجور وأسعار تذاكر الـسفر [(3)]، وتعتبـر (IATA)بمثابة نقابة لشركات الطيران ، وتعد كل من منظمة الطيران المـدني (الايكـاو) و الاتحاد الدولي للطيران (الاياتا) بمثابة المصادر التفسيرية للمعاهدات الدولية [(4)].

[(1)] Convention On International Civil Aviation , Signed at Chicago ,On 7 December1944(Chicago Convention)(On- line) ,available at www.mcgill.ca/files/iasl/chicago1944

[(2)] محيو، حسن(1983).محاضرات في قانون الطيران ،ط1، بيروت:دار المستشار للطباعة والنشر، ص19.

[(3)] محيو، حسن، مرجع سابق، ص29.

[(4)] محيو، حسن، مرجع سابق، ص18.

وحيث أن نظام الطيران المدني لم يتطرق إلى تنظيم العلاقة بين الناقل والراكـب ولـم يتناول المسائل المتعلقة بالمسؤولية ولم تحدد قيمة التعويضات المقدرة في حالة وقـوع الـضرر وأحال ذلك إلى الاتفاقيات الدولية [1] ، لذلك تناولت اتفاقية وارسو واتفاقية مونتريال موضـوع النقل الجوي ، وتعتبر اتفاقية وارسو من أقدم الاتفاقيات في تاريخ الطيران التجاري [2]، وقد تم التوقيع على هذه الاتفاقية عام 1929 ، وهي الاتفاقية الخاصة بتوحيد قواعد النقل الجـوي ، و تتيح هذه الاتفاقية لشركات النقل الجوي الاستفادة من الحد من المسؤولية لقيمة معينة في حـال حدوث أي ضرر[3]، وحيث عدلت اتفاقية وارسو عدة مرات حتى عام 1999 ، وبتطور لاحق ظهرت اتفاقية مونتريال عام 1999 [4]، ودخلت حيز التنفيذ في 4 تشرين الثاني 2003 وعدد أعضائها 97 دولة ومن ضـمنها الأردن ، حيـث وقعـت الأردن علـى الاتفاقيـة بتـاريخ 28\5\1999 ودخلت حيز التنفيذ بتاريخ 4\11\2003 [5].

صدرت اتفاقية مونتريال باللغات الرسمية وهي العربية والانجليزية والفرنسية والصينية والاسبانية ، والروسية ، ومن فوائد ذلك ، أنه لن يتم الحاجة في المستقبل إلى ترجمة بعض بنود هذه الاتفاقية عند الحاجة لقراءتها أو فهمها أو تطبيقها من قبل الأطراف أو الجهات المختـصة أمام الجهات القضائية أو الرسمية.

---

(1) أنظر المادة (41) من قانون الطيران المدني الأردني رقم (41) لسنة 2007.

(2) التكريتي، رضا(د . ت).مجموعة اتفاقيات النقل الجوي الدولي.الجزء 1 ، (د .م):(د . د) ، ص5.

(3) الفقي، عاطف محمد (2008).تطور مسئولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية مونتريال 1999، ط1، الأسكندرية: دار الفكر الجامعي، ص9 .

(4) التكريتي، رضا، مرجع سابق، ص5- 6 .

(5) الجريدة الرسمية العدد (4533) تاريخ 17\2\2002 والمتعلق بموضوع باتفاقية مونتريال لسنة 1999 المعدلة لاتفاقية وارسو 1929 .

وانطلاقاً من مصادقة الأردن على الاتفاقية الدولية المتعلقة بالنقل الجـوي فـإن أحكـام الاتفاقية تعد جزء لا يتجزأ من قوانين وأنظمة الدولة ، وتجدر الإشارة إلى أن المشرع الأردني أشار في المادة (41) من قانون الطيران المدني الأردني لعام 2007 على نطاق تطبيق اتفاقية مونتريال على الرحلات الدولية والداخلية وجاء فيها : " أ- تطبق أحكام اتفاقية مونتريال علـى الأشخاص والأمتعة والبضائع في النقل الجوي الدولي التجاري ، ب- تسري أحكام اتفاقيـ ـ ـة مونتريـ ـال على الأشخاص والأمتعة والبضائع في النقل الجـ ـوي الداخلي التجـاري إلا إذا ورد نـ ـص يخالف ذلك في هذا القانـ ـ ـون ".

وبذلك فان أحكام هذه الاتفاقية هي التي سيتم تطبيقها على المسائل المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي في حالة نشوء نزاع بين أطراف عقد النقل الجوي ، وتحديد الجهة القضائية المختـصة في نظر النزاع ، وتحديد قيمة التعويض ، وحالات دفع و\أو إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية ، والبحث في مجال عبء الإثبات .

وقد جاءت اتفاقية مونتريال لعام 1999 ببعض التحسين خاصةً في مبدأ تحديد المسؤولية ؛ أي وضع حد أعلى للتعويض مهما كان حجم الضرر ، حيث ألغت هذا التحديـد فـي بعـض الحالات كالموت أو الإصابة الجسدية ، ذلك أن عدم تحديد المسؤولية له أهمية كبرى للناقل بما يمثله من حماية في تقليل مقدار التعويض عند وقوع الحوادث وخاصة في دول العالم الثالـث ، ولما يمثله من مساهمة في تحديد وتخفيض رسوم التأمين ، وعلى هـذا فلقـد عملـت اتفاقيـة مونتريال لعام 1999 على إجهاض الاتفاقيات الأخرى التي سعت بعض شركات النقل الجـوي لوضعها لتحديد مسؤولية الناقل الجوي ، وقد عملت اتفاقية مونتريال لعام 1999 علـى عـدم تحديد مسؤولية الناقل الجوي إذا كان الحادث الذي نتج عنه الضرر يعود إلى إهمال أو تقـصير من الناقل أو تابعيه ، وبعكس ذلك يلتزم الناقل في المبالغ المحددة في الاتفاقية .

ثانيًا : مشكلة الدراسة:

ترجع مشكلة الدراسة فيما يتعلق بحالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية لقلة الدراسـات التي تناولت موضوع حالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية وفقا لاتفاقية مونتريـال لعـام 1999 والتشريعات الأردنية ، حيث أن أغلب الدراسات تناولت موضوع إعفاء الناقل الجـوي من المسؤولية وفقا لاتفاقية وارسو لعام 1929 وبصورة موجزه غير متعمقة .

ومن مشاكل الدراسة تحديد نوع النقل الجوي الخاضع لاتفاقية مونتريال ، ومـا هـي طبيعـة الطائرة التي تقوم بعملية النقل الجوي ؟ ، وهل أن حالات إعفاء الناقل الجوي مـن المـسؤولية الواردة في اتفاقية مونتريال واردة على سبيل الحصر ؟ ، وهل يوجد حالات أخرى يمكـن أن تعفي الناقل الجوي من المسؤولية ؟.

ثالثاً : هدف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى بيان أنواع وطبيعة حالات إعفاء الناقل الجوي من المـسؤولية وفقـاً لاتفاقية مونتريال لعام 1999 والتشريع الأردني وأحكام محكمة التمييز الأردنية، وتهدف هـذه الدراسة أيضاً إلى معرفة حالات قيام مسؤولية الناقـل الجـوي وأساسـها القـانوني ودعـوى المسؤولية ، والذي من خلالها يمكن التوصل إلى نتائج وتوصيات تحقق الغاية المرجوة من هذه الدراسة .

رابعاً : أهمية الدراسة :

وتكمن أهمية دراسة حالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية فيما يلي :

- قلة الدراسات المتخصصة في حالات الإعفاء من المسؤولية .
- بعض الدراسات والكتب الفقهية تناولت موضوع حالات الإعفاء مـن المـسؤولية بـصورة موجزة غير متعمقة .

- اغلب الدراسات تناولت موضوع الإعفاء من المسؤولية وأحكام مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية وارسو 1929التي تم استبدالها باتفاقية مونتريال .
- استناداً إلى ما يشير إليه القانون والاتفاقيات الدولية على أن الخطأ مفترض من جانب الناقل في حال حدوث ضرر للغير نتيجة تأخير أو إصابة أو وفاة الأشخاص أو ضياع أو هلاك أو تلف للبضائع أو الأمتعة المسجلة وغير المسجلة ، وعلى هذا فلا يشترط على المتضرر إثبات خطأ الناقل ، يكفي فقط إثبات الضرر الذي أصابه جراء عملية النقل الجوي أو عقد النقل الجوي ، وأن عبء الإثبات يقع على عاتق الناقل بإقامة البينة على هذه الأحوال المبرئة من التبعية - إثبات عدم وقوع الخطأ من جانبه أو من جانب احد التابعين- بيد أن اتفاقية مونتريال1999 منحت الناقل حقاً إضافياً لرد الدعوى قبل الدخول في موضوع الدعوى ، إذا تراخى المرسل إليه ولم يتقيد بمواعيد الاحتجاج الواردة في اتفاقية مونتريال ، وذلك من خلال الدفع المتعلق بعدم قبول الدعوى ، وبقبول المحكمة لهذا الدفع ترد الدعوى قبل النظر في موضوعها والحيلولة من تحقق مسؤولية الناقل أم لا .

ومن هنا جاءت الحكمة والإستراتيجية في إيجاد حالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية ، وذلك لإيجاد التوازن بين الأفراد وشركات الطيران التي تشكل عصب الحياة الاقتصادية وانتعاشاً للاقتصاد الوطني هذا من جهة ، ومن جهة ثانية ، دور وسرعة الطيران في نقل الأشخاص والبضائع سريعة التلف كالعقاقير الطبية والأسماك والزهور وغيرها من دولة إلى أخرى ، ومن جهة ثالثة ، كثرة التحديات التي تواجها شركات الطيران ، لكل ذلك دعت الحاجة إلى إيجاد حلول تستجيب مع تطور التحديات التي تواجه شركات الطيران وتعفي الناقل الجوي من المسؤولية ، ففي حال حدوث ضرر للغير وتوافرت إحدى حالات الإعفاء من المسؤولية ؛ تنتفي المسؤولية عن الناقل الجوي ، وتبرأ ذمته من أي التزام أو حق للغير .

وعلى هذا فإن من الأهمية بمكان لمعرفة حالات الإعفاء من المسؤولية ، ودراستها بشكل مفصل ، وذلك لكثرة المعوقات التي تعيق عملية تنفيذ الالتزام ، كتقلبات المناخ الجوي والعمليات الإرهابية التي تقع على الطائرات والقرارات الإدارية الصادرة من السلطات المختصة والمتعلقة بعملية الطيران ومنح التراخيص وكثرة الحروب بين الدول وتمرد الحكومات على الأفراد وغير ذلك من معوقات.

ونظراً لأهمية حوادث الطيران وتكرر وقوعها ، وللبس الموجود بها ، والإشكاليات التي قد تواجه المتضررين منها ، فقد آثر الباحث البحث في هذا الموضوع متوخياً الدقة والحذر خلال البحث في الإشكاليات التي تحيط بحالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية تجاه الأشخاص والبضائع والأمتعة ، واستخلاص الحلول والنتائج التي تترتب عليها .

وستقتصر دراستنا في هذا البحث على شروط الإعفاء من المسؤولية ، والتعريف بالنقل الجوي وخصائصه في ضوء القوانين الوطنية واتفاقية مونتريال لعام 1999 ، ودعوى مسؤولية الناقل الجوي ، والتطرق إلى حقوق والتزامات المسافر(المرسل) والناقل الجوي في عقد النقل الجوي بالقدر الضروري والعارض الذي تقتضيه هذه الدراسة .

خامساً : أسئلة الدراسة :

يمكن إظهار عناصر مشكلات الدراسة من خلال التساؤلات التالية:

1. ما هي الطبيعة القانونية لعقد النقل الجوي ؟
2. ما هو نوع النقل الجوي الخاضع لاتفاقية مونتريال ؟ وما هي طبيعة الطائرة التي تقوم بعملية النقل الجوي ؟

3. في حال أن كان النقل الجوي بين دولتين طرف في اتفاقية مونتريال ، وتم التوقف في إقليم دولة أخرى ليس طرف في الاتفاقية ، هل تطبق حالات الإعفاء من المسؤولية الواردة في اتفاقية مونتريال ؟

4. ما هي حالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية ؟ وهل هذه الحالات واردة على سبيل الحصر ؟

5. ما هي حالات دفع الناقل الجوي بعدم قبول الدعوى ؟ وهل تعد حالات الدفع بعدم قبول الدعوى من حالات الإعفاء من المسؤولية ؟

6. ما هي الآثار التي تترتب على إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية ؟

7. وفي حال إثبات الناقل الجوي المتعاقد حالة من حالات الإعفاء من المسؤولية ، هل تنتفي مسؤولية النقل الفعلي أو الناقلين المتتابعين ؟ وهل يشمل ذلك التابعين والوكلاء ؟ وفي حال حدوث العكس من ذلك هل تنتفي مسؤولية الناقل المتعاقد ؟

8. وهل هناك أثر للاتفاق الجاري بين الناقل الجوي والمتعاقد معه(كالمسافر أو المرسل) على إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية ؟ وما هو الأثر المترتب إذا ما توصلنا إلى أن عقد النقل الجوي من عقود الإذعان فهل وجود بند من ضمن بنود عقد النقل على إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو الحد منها ملزم للطرفين ؟

9. لتطبيق حالات الإعفاء من المسؤولية الواردة في اتفاقية مونتريال على النقل الجوي الدولي ، هل يشترط أن تكون الدولة طرفاً في اتفاقية مونتريال ؟ وهل يكفي التوقيع على الاتفاقية أم يلزم التصديق عليها من قبل الدولة الطرف ؟

10. هل يفترض الخطأ من جانب النقل الجوي بصورة مطلقة ؟ وما هو الأساس القانوني الذي يعول عليه بافتراض الخطأ من جانب النقل الجوي ؟

11. ما هي معايير تحديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي قد تلحق بالمتعاقدين مع الناقل الجوي ؟ هل هي على أساس معيار المسؤولية العقدية أم معيار المسؤولية التقصيرية ؟

12. على من ترفع دعوى المسؤولية ؟ هل على الناقل الفعلي ؟ أم على الناقل المتعاقد مع الناقل الفعلي ؟ وما هي مسؤولية كل من الناقل المتتابع وتابعي الناقل ؟

سادساً : حدود الدراسة:

تنحصر حدود الدراسة فيما يلي :-

1. الحدود الموضوعية : وتتمثل بدراسة حالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية وفقاً لاتفاقية مونتريال لعام 1999 والتشريعات الأردنية والاجتهادات القضائية الصادرة عن المحاكم الأردنية .

2. الحدود المكانية : المملكة الأردنية الهاشمية .

3. الحدود الزمنية : وتبدأ منذ صدور اتفاقية مونتريال لسنة 1999 ومروراً بقانون الطيران المدني الأردني لسنة 2007 ولغاية تاريخ إعداد هذه الدراسة .

سابعاً : محددات الدراسة :

إن هذه الدراسة قابلة للتطبيق على كافة المنازعات التي تتعلق بمسؤولية الناقل الجوي ، ولا يوجد أي قيود تحد من تعميم نتائج هذه الدراسة في المملكة الأردنية الهاشمية وكافة الدول العربية المنضمة لاتفاقية مونتريال لعام 1999.

ثامناً : الإطار النظري للدراسة :

تقسم هذه الدراسة إلى خمسة فصول يتناول الفصل الأول مقدمة الدراسة من حيث التمهيد وبيان مشكلة الدراسة وهدفها وأهميتها وأسئلة الدراسة وحدودها ومحدداتها والدراسات السابقة عليها .

ويبحث الفصل الثاني النقل الجوي ونطاق مسؤولية الناقل الجوي ويقسم إلى مبحثين :-

يتناول المبحث الأول عقد النقل الجوي ، ويتناول المبحث الثاني نطاق مسؤولية الناقل الجوي .

والفصل الثالث يتناول الطرق القانونية لدفع مسؤولية الناقل الجوي ويقسم إلى ثلاثة مباحـث :- يتناول المبحث الأول طرق دفع المسؤولية ، ويتناول المبحث الثاني حالات دفـع المـسؤولية ، وفي المبحث الثالث معايير تحديد مسؤولية الناقل الجوي .

ويبحث في الفصل الرابع دعوى المسؤولية في كل من اتفاقية مونتريال لعام 1999 والقـانون الأردني ويقسم إلى ثلاثة مباحث :-

يتناول المبحث الأول دعوى المسؤولية في اتفاقية مونتريال لعام 1999 ، ويتنـاول المبحـث الثاني دعوى المسؤولية في القانون الأردني ، بينما يتناول البحث الثالث نطاق التعـويض فـي مسؤولية الناقل الجوي .

والفصل الخامس يتناول الخاتمة والنتائج التي توصل إليها الباحث في هذه الدراسة والتوصـيات وقائمة المراجع .

تاسعاً : الدراسات السابقة :

إن الدراسات التي كتبت في موضوع حالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية قليلـة جداً ، وقد أغفلت هذه الدراسات معالجة الموضوع بصورة تفصيلية ، حيث يوجد نقص وقصور في معالجة الإشكاليات التي قد تواجه من يتعامل بقضايا شركات الطيران أو بدراسـة حـالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية .

لذلك فقد حاول الباحث في دراسته سد هذا النقص والقـصور فـي الإشـكاليات المتعلقـة بموضوع الدراسة والتي لم تتطرق لها باقي الدراسات السابقة والبحث عـن هـذه المـشكلات

وإيجاد حلول لها ، وحرصاً مني على الأمانة العلمية فلا بد من الإشارة لبعض الدراسات السابقة التي وقعت تحت يدي واستفدت منها .

ومن هذه الدراسات :

- دراسة قطان، مصطفى (2006).بعنوان **مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها وطرق دفعها** ،(د.م).

حيث تناولت هذا الدراسة موضوع مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها وطرق دفعها في ثلاثة فصول فقط ، حيث تناولت في الفصل الأول النقل الجوي وحالات المسؤولية عن الأضرار ، وفي الفصل الثاني تطرقت الدراسة إلى النقل الجوي وأحكام المسؤولية عن الأضرار ، وتناولت في البحث الأول من الفصل الثاني طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي ، وفي الفصل الثالث تناولت الدراسة موضوع دعوى المسؤولية في اتفاقية مونتريال لعام 1999 ، وقد واعتمدت هذه الدراسة على سرد نصوص اتفاقية مونتريال 1999 وتفسيرها بشكل بسيط ، ويؤخذ عليها أنها أغفلت بعض الجوانب والمواضيع الهامة والمتعلقة بحالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية ، حيث أغفلت هذه الدراسة عن الشرح المفصل والمترابط في ما يتعلق بإشكاليات طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي ، حيث فسرت الدراسة نص المادة 17\1 من اتفاقية مونتريال 1999تفسيرا ضيقاً ، ولم تحدد بدقة المجال الزمني والمكاني لانشغال مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر المستوجب للتعويض كما أشارت إلى ذلك المادة 17\1 ، ولم توضح الدراسة ما مدى مسؤولية الناقل الجوي أثناء نقل الأشخاص والبضائع والأمتعة براً وصولاً إلى الطائرة ، وقد أغفلت هذه الدراسة عن بيان ماهية طبيعة الطائرة التي تقوم بعملية النقل الجوي وتكون خاضعة لأحكام اتفاقية مونتريال ، وبالنهاية قد أغفلت الدراسة عن توضيح فيما إذا كانت حالات

الإعفاء من المسؤولية قد وردت على سبيل الحصر أم لا ، وهل الدفع بعدم القبول يعد حالة من حالات الإعفاء من المسؤولية ؟ .

ويسجل لهذه الدراسة أنها بحثت هذا الموضوع وفقا لاتفاقيـة مونتريـال 1999 ، وتناولـت حالات الإعفاء الواردة في قانون التجارة الأردني و قانون الطيران المدني الأردني ، إلا أن هذه الدراسة لم تثر الإشكالية الناجمة عن الواقع العملي التي كانت سبباً في اختيارنا لهذا الموضـوع ، ومن هذا الجانب ستتميز هذه الرسالة وستبدأ من حيث انتهت هذه الدراسة السابقة .

- دراسة الفقي، عاطف محمد (2008).بعنوان **تطور مسؤولية الناقـل الجـوي وفقـاً لاتفاقية مونتريال 1999** ،الإسكندرية،دار الفكر العربي.

و تناولت هذا الموضوع في خمسة مباحث ، ففي المبحث الأول تناولت نطاق تطبيق أحكـام المسؤولية ، وفي المبحث الثاني تطرقت الدراسة إلى شروط انعقاد المسؤولية ، وتناولـت فـي البحث الثالث طرق دفع المسؤولية ، وفي المبحث الرابع تناولت الدراسـة موضـوع التحديـد القانوني للمسؤولية ، وفي المبحث الأخير دعوى المسؤولية ، ويسجل لهذه الدراسة أنها بحثـت هذا الموضوع بشكل متسلسل وعلمي وضمن مباحث ومطالب متناسقة ومنتظمة .

وقد واعتمدت هذه الدراسة على المقارنة بين الاجتهادات القضائية الغربيـة ، وذلـك ضـمن دراسة بحثت في اتفاقية مونتريال واتفاقية وارسو ، مع التركيز على قرارات المحاكم الصادرة من المحاكم الانجليزية والأمريكية والفرنسية ، وقد تناولت هذه الدراسة جوانب متعددة بمسؤولية الناقل الجوي وأهم ما تناولته هذه الدراسة هو تحديد طبيعة عقد النقل الجوي ، ودوليـة النقـل الجوي ، ولم تتوسع هذه الدراسة بإشكاليات وطرق دفع مسؤولية الناقل الجوي ، وقـد أغفلـت الشرح المفصل عن النزاعات الناشئة عن النقل الجوي الداخلي غير التجاري ، ويعـاب عليهـا

أنها استندت في تعريف الطائرة إلى قانون الطيران المصري على الرغم أن جمهورية مصر لم تكن طرف في الاتفاقية عند كتابة هذه الدراسة ، وما جاء في قانون الطيران المصري يخـالف ما جاء في قانون الطيران المدني الأردني الذي كان اشمل في تحديد طبيعة الطائرة الخاضـعة لأحكام اتفاقية مونتريال ، وحيث أن المملكة الأردنية كانت الأسبق في الانضمام للاتفاقية فهناك قرارات للمحاكم الأردنية تبين الواقع العملي لحالات الإعفاء من المسؤولية وهذا ما ترمي إليـه دراستنا .

- دراسة المطيري، وضحة (2011).بعنوان **مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية، (**رسالة ماجستير غير منشورة) ، جامعة الشرق الأوسط ،عمان ،الأردن .

وهذه الدراسة تختلف عن دراستي من عدة جوانب :

1. أن هذه الدراسة قد ركزت على موضوع مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الركاب .
2. وقد واعتمدت هذه الدراسة على المقارنة بين قانون الطيـران المـدني الأردنـي لعـام 1985 وقانون الطيران المدني الكويتي .
3. واستندت هذه الدراسة إلى اتفاقية وارسو لعام 1929 ، والاجتهادات القضائية الصادرة من المحاكم المصرية .
4. وقد أغفلت هذه الدراسة التعديلات الواردة في قانون الطيران المـدني الأردنـي لعـام 2007 ، ولم تتطرق للمواضيع العديدة المتعلقة بحالات الإعفاء من المسؤولية .

أما دراستي فقد تركزت على دراسة حالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية وفقـا لاتفاقيـة مونتريال لعام 1999 وقانون الطيران المدني الأردني لعام 2007 ، والاجتهـادات القـضائية الصادرة من المحاكم الأردنية .

وبناء على ما تقدم ، فان هذه الدراسة ستقوم بمعالجة وإحاطة كافة مواضـيع حـالات إعفـاء الناقل الجوي من المسؤولية ، وتسليط الضوء بشكل موسع ومفصل وواضح على الإشكاليات ، والوصول إلى حقائق جديدة أغفلتها الدراسات السابقة ولن تكون تكراراً لما سبق من الدراسـات والمؤلفات السابقة .

عاشراً: منهجية الدراسة :

سوف تعتمد هذه الدراسة على المنهج التحليلي القائم على التفسير والتحليل للنـصوص التشريعية ذات الصلة بموضوع الدراسة في التشريع الأردني واتفاقية مونتريال لـسنة 1999 ، ومناقشتها وتحليلها ، واستعراض كافة مواضـيع الدراسـة ، وتـدعيمها بـالآراء الفقهيـة والنصوص القانونية والوقوف على قرارات محكمة التمييز الأردنية وتحليلها .

الفصل الثاني

نطاق مسؤولية الناقل الجوي

ينقسم هذا الفصل إلى مبحثين ، يتناول الأول منها النقل الجوي ، والمبحث الثاني نطاق مسؤولية الناقل الجوي .

المبحث الأول

النقل الجوي

يقصد بالنقل الجوي هو القيام برحلة جوية من نقطة لأخرى لنقل بضائع أو أشخاص أو أمتعة بواسطة طائرة مقابل أجر [1]، وقد يكون النقل الجوي داخلياً أو دولياً .

ويكون النقل الجوي داخلياً ؛ إذا كانت عملية النقل كاملة قد تمت داخل الحدود الإقليمية لدولـة واحدة [2] .

أما النقل الجوي الدولي ، فيكتسب هذه الصفة متى تجاوز تنفيذه الحدود الإقليمية للدولة الواحدة ، فتتم الرحلة الجوية بين دولتين أو أكثر [3] .

وبهذا الصدد يثور التساؤل ، هل النقل الجوي يخضع لأحكام القـانون الـوطني أم للاتفاقيـات الدولية التي تكون الدولة طرف فيها ؟ .

---

[1] البارودي، علي والعريني، محمد فريد والفقي، محمدالسيد(2001) .القانون البحري والجوي ، ط1، بيروت:منشورات الحلبي الحقوقية، ص487 ، وموسى، طالب حسن، مرجع سابق، ص 462 .

[2] انظر في ذلك المادة (2) من قانون الطيران المدني الأردني رقم (41) لسنة 2007 ، وفي هذا المقام عرف المشرع الأردني ضمن التعريفات الواردة في قانون الطيران المدني على أن الخط الجوي الداخلي المنتظم : هو خط جوي يخدم نقاطاً تقع في إقلـيم المملكـة وتسير رحلاته طبقاً لجداول معلن عنها بانتظام أو تكرار واضح .

[3] انظر في ذلك المادة (2) من نفس القانون السابق ، وعرف المشرع الأردني كذلك الخط الجوي الدولي المنتظم على أنه : هو خط جوي يصل بين نقطتين أو أكثر فوق إقليم أكثر من دولة ، وتسير رحلاته طبقاً لجدول زمني معلن عنه بانتظـام أو تكرار واضح .

وبالرجوع إلى المادة (2/79) في الباب الثالث من قانون التجارة الأردني المتعلقة بأحكـام النقل ، نجد أن المشرع الأردني يخضع أحكام النقل إلى كل من قانون التجارة والقانون المـدني و قانون الطيران المدني والمعاهدات الدولية والتي جاء بها " يخضع النقل الجوي إلى القواعـد الواردة في هذا الباب وفي القانون المدني ، مع مراعاة أية أحكـام مغـايرة وردت فـي هـذا الخصوص في قانون الطيران المدني المعمول به وفي أية معاهدات دولية حول الملاحة الجوية نافذة قانوناً في المملكة "[1] .

وباستقراء المادة (4) من قانون الطيران المدني الأردني لعام 2007 نجد بان المـشرع الأردني قد تبنى هذا الاتجاه و طبق أحكام الاتفاقيات الدولية على النقل الجوي ، حيث جاء بهـا " تطبق في المملكة أحكام المعاهدات والاتفاقيات الدولية الجماعية والثنائية المتعلقـة بـالطيران المدني والتي تكون المملكة طرفاً فيها ".

وقد استقرت اجتهادات محكمة التمييز الأردنية الموقرة على أن الاتفاقية الدوليـة التـي تكون الدولة طرفاً فيها هي أسمى مرتبة من القانون الوطني ، وأن الاتفاقية أولى بالتطبيق مـن القانون الوطني ولو تعارضت نصوصها مع القانون الوطني[2] .

وعلى ضوء ذلك يثار التساؤل التالي :- إذا عرض النزاع الناشئ عن أعمال النقل الجوي على القضاء الأردني لغايات تطبيق اتفاقية مونتريال لعام 1999 ، هل يشترط المصادقة عليها فقط من رئاسة الوزراء ، أم يستلزم لنفاذها موافقة مجلس الأمة ؟ .

ومن خلال استقراء المادة (33) من الدستور الأردني الـذي جـاء بهـا " المعاهـدات والاتفاقات التي يترتب عليها تحميل خزانة الدولة شيئا من النفقات ، أو مـساس فـي حقـوق

---

[1] المادة (2\79) من قانون التجارة الأردني رقم (12) لسنة 1966.

[2] انظر قرار محكمة التمييز الأردنية رقم (2007\2353) ،هيئة عامة ، تاريخ 8\4\2008، منشورات مركز عدالة.

الأردنيين العامة أو الخاصة ، لا تكون نافذة إلا إذا وافق عليها مجلس الأمة ، ولا يجوز في أي حال أن تكون الشروط السرية في معاهدة أو اتفاق ما مناقضة للشروط العلنية " [1].

نستنتج من ذلك أنه إذا كانت الأضرار الناجمة عن عملية النقل الجوي تأثر سلباً بمصالح الأردنيين العامة أو الخاصة ، ففي هذه الحالة يجب أن تمر الاتفاقية الدولية في مراحلها الدستورية وعرضها على مجلس الأمة للمصادقة عليها ، ويكون لها قوة النفاذ ، ولا يكتفى فقط بالمصادقة عليها من قبل رئاسة الوزراء وذلك إعمالاً للنص السابق [2].

وبالرجوع إلى بدء على ما جاءت به المادة الرابعة من قانون الطيران المدني ، يتضح بأن المشرع الأردني لم يشر إلى نوع النقل الجوي الخاضع لأحكام الاتفاقيات الدولية ، هل هو النقل الجوي الداخلي أم النقل الجوي الدولي ، أم كلاهما ؟ وهل يشمل ذلك النقل الجوي التجاري وغير التجاري ؟ .

وللإجابة على هذه التساؤلات سوف يرجئ الباحث ذلك إلى المطلب الثاني عند البحث في أنواع النقل الجوي وفقاً للقانون الأردني ، ويكفي القول في هذا المقام ، أن نصوص اتفاقية مونتريال تعد مكملة للتشريع الوطني فيما يتعلق بالنقل الداخلي ، وأن انضمام الدولة إلى اتفاقية

---

[1] المادة (33) من الدستور الأردني وتعديلاته لسنة2011 .

[2] وبهذا الصدد صدرت الإرادة الملكية السامية في الجريدة الرسمية العدد(4346) تاريخ 2\5\1999 صفحة (1571) بالموافقة على قرار مجلس الوزراء رقم (186) تاريخ 23\3\ 1999، والمتعلق بموضوع بروتوكول مونتريال الإضافي رقم (4) لسنة 1975 المعدل لاتفاقية وارسو 1929 الخاص بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الذي دخل حيز التنفيذ بتاريخ 14\6\1998 بصيغته التالية بروتوكول مونتريال رقم(4) لسنة 1975 بتعديل الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو بتاريخ 12 أكتوبر عام 1929 والمعدلة بالبروتوكول الصادر في لاهي في 28 سبتمبر عام 1955 ، ويعد ذلك التعديل ما قبل الأخير الاتفاقية وارسو ، وصدرت الإرادة الملكية السامية بالمصادقة على آخر تعديل لاتفاقية وارسو في العدد (4533) تاريخ 17\2\2002 والمتعلق بموضوع باتفاقية مونتريال لسنة 1999 المعدلة لاتفاقية وارسو 1929 .

ما يجعل من أحكام الاتفاقية جزءاً لا يتجزأ من قانون الدولة الوطني ، وبالتالي يلتزم القاضـي بتطبيق تلك الأحكام ، لاسيما وان الاتفاقية تسمو على القانون الوطني [1].

وقد نصت المادة (1\1) من اتفاقية مونتريال لعام 1999 على سريان الاتفاقية على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع تقوم به طائرة بمقابل ، وتسري أيضا علـى النقـل المجاني بطائرة ، إذا قامت به مؤسسة للنقل الجوي فقط .

ويلاحظ بان نص الاتفاقية قد شمل أحكام النقل الجوي الدولي بأجر وبغير أجر المتعلـق بنقل الأشخاص والبضائع والأمتعة ، ولم يتطرق للنقل الجوي الداخلي غير التجاري ، وهذا ما سوف يقودنا للتعرف على ماهية عقد النقل الجوي وآثاره ونطاق تطبيق اتفاقية مونتريال لعـام 1999 ، ومن منطلق معرفة ماهية عقد النقل الجوي وآثاره ونطاق التطبيق ، سـوف يقودنـا لمعرفة متى تتحقق مسؤولية الناقل الجوي ، وما هي طبيعة هذه المسؤولية ، وحـالات إعفـاء الناقل الجوي من المسؤولية وهي محور حديثنا في هذه الدراسة .

وللوصول إلى ذلك سوف يقوم الباحث بتقسيم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب ، نتناول فـي المطلب الأول ماهية عقد النقل الجوي ، وفي المطلب الثاني نطاق تطبيق اتفاقية مونتريال لعام 1999 ، وفي المطلب الثالث آثار عقد النقل الجوي .

---

[1] وما يؤكد صحة ذلك نص المادة **(55\أ)** من قانون الطيران المدني الأردني حيث جاء في المادة **(55\أ)** " كل من لحق به ضـرر وهو داخل الطائرة أو خارجها أو على سطح الأرض ، وكان الضرر بسبب تشغيل الطائرة في حالة الطيران في إقليم المملكة أو فـي فضائها الجوي ، فانه يستحق التعويض بمقتضى الأحكام المقررة في هذا القانون ، وفي المعاهدات الدولية سارية المفعول في المملكة ، وتطبق القواعد العامة في المسؤولية المدنية على التعويض إذا لم يرد نص في هذا القانون أو في المعاهدات الدولية " .

المطلب الأول

ماهية عقد النقل الجوي

وقبل البحث في ماهية عقد النقل الجوي ، يغدو أمراً ضرورياً تعيين النطاق العام لعقـد النقل ، كونه يعد القاعدة العامة لعقد النقل الجوي ، فقد عرفت المادة (68) من قانون التجـارة الأردني المقصود بعقد النقل بأنه " العقد المتبادل الذي يكون الغرض الأساسي منه تأمين انتقال شخص أو شيء من موضع إلى آخر" ، وفي المادة التي تليها عدت عقـد النقـل مـن عقـود المعاوضة ، التي يتلقى فيها كل متعاقد مقابلاً لما يعطي وجاء بها " ليس النقـل إلا نـوع مـن إجارة العمل أو من التزام المشاريع ، وله بحكم الضرورة صفة العقود بعـوض ، والـشخص الذي يتعاطاه يسمى ناقلاً ويقال له بالأخص ملتزم النقل إذا جعل هذا العمل مهنته العادية "[1].

من خلال التعريف السابق يمكن أن نعرف عقد النقل الجوي على انه : عقد بمقتضاه يلتزم الناقل بنقل شخص أو بضاعة من مكان إلى آخر بواسطة طائرة مقابل أجر .

وقد عرفه بعض الفقهاء على أنه " عقد يتعهد فيه الناقل بنقل الراكب أو البضاعة من نقطـة القيام إلى نقطة الوصول بواسطة طائرة خلال مدة محددة " [2].

وانطلاقاً من التعريفات السابقة سوف يلاحظ أن عقد النقل الجوي يختلف عن باقي عقود النقل بوسيلة تنفيذ العقد وهي الطائرة ، وتلتقي في عدة مسائل وهـي الرضـائية ، وفـي الإلزاميـة للجانبين ، و تجارية عملية النقل [3]، وأنه عقد من عقود المعاوضة .

---

[1] أنظر في ذلك المواد (68 و69) من قانون التجارة الأردني رقم(12) لسنة 1966.

[2] عبابنه، محمود (2012).محاضرات في القانون التجاري ، جامعة الشرق الأوسط للدراسات العليا.

[3] وقد ادخل المشرع الأردني النقل الجوي من ضمن الأعمال التجارية بحكم ماهيتها الذاتية وذلك بصريح نص المادة (1/6/ز) من قانون التجارة الأردني ، فإذا تعلق الأمر بنقل ركاب أو بضائع من مكان لأخر فهو يعد عملاً تجارياً من جانب الناقل ، ويعد مـدنياً -

نخلص مما سبق ، أن طبيعة عقد النقل الجوي هو عقد مختلط يجمـع مـا بـين العقـود الرضائية التي لا يشترط فيها الشكلية ، وعقود الإذعان التي لا تقبل المـساومة أو التفـاوض ، والعقود التجارية التي تمنح المتضرر الحق في الإثبات بكافة وسائل الإثبات ، وعقود المعاوضة التي يتلقى فيها كل متعاقد مقابلاً لما يعطي .

وبعد أن انتهينا من دراسة طبيعة عقد النقل الجوي ، وتمهيداً للوصول إلى الغاية المبتغـاة من هذه الدراسة ومعرفة طرق دفع المسؤولية عن الناقل الجوي ، يجب دراسة نطـاق تطبيـق اتفاقية مونتريال لعام 1999 ، حتى يتسنى للناقل الجوي الاستفادة من أحكام الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها .

المطلب الثاني

نطاق تطبيق اتفاقية مونتريال لعام 1999

جاءت اتفاقية مونتريال لعام 1999 ناسخة ومعدلة ومكملة لاتفاقية وارسـو لعـام 1929 والبروتوكولات اللاحقة عليها ، فقد تبنت نفس الشروط الواردة في المواد (1\1و2) و(2\1) من اتفاقية وارسو والمتعلقة بأنواع النقل الجوي الخاضع لأحكامها ، والتي تشترط في النقل الجـوي أن يكون دولياً ، وان يتم النقل بواسطة طائرة ، وبموجب عقد نقل ، وان يكون النقل للأشخاص والبضائع والأمتعة فقط (محل عقد النقل) ، وقد أخضعت اتفاقية مونتريـال لأحكامهـا بعـض أنواع النقل التي كانت مستثناه من أحكام اتفاقية وارسو ومنها :

- من جانب الراكب أو المرسل ، وتكمن أهمية معرفة عملية النقل الجوي من الأعمال التجارية في الأمور التاليـة 1- التـضامن : حيث يفترض التضامن بين المدينين في الأعمال التجارية بينما لا يفترض كذلك في الأعمال المدنية ، 2- الإثبات : فإذا مـا رغـب الراكب أو المرسل في إثبات أي إخلال أو ضرر من جانب الناقل ، فيتم ذلك بكافة وسائل الإثبات ، على عكس بالنسبة للناقل لا يمكنه ذلك إلا من خلال الكتابة ، 3- انتفاء صفة التبرع : لا يتصور قيام الناقل بنقل راكب أو بضاعة بدون مقابل – وهذا شرط بديهي – حيث أن الهدف من العمل التجاري هو تحقيق الربح .

1. النقل على سبيل التجربة [1] .

2. النقل الذي يتم في ظروف غير عادية [2] .

3. نقل الرسائل والطرود البريدية [3] .

4. النقل الذي تقوم به الدولة لسلطاتها العسكرية [4].

5. نقل البضائع التي لم يحرر بشأنها مستند شحن جوي .

إن المتأمل للاتفاقيات الدولية والبروتوكولات المعدلـة يـرى مـدى التبعثـر التـشريعي والإلغاءات التي تمت على اتفاقية وارسو والتعديلات المتلاحقة ، ولقد دعت الحاجة إلى إدخـال بعض أنواع النقل الجوي التي كانت مستثناه من أحكام اتفاقية وارسـو ، ممـا أعلـى صـوت المنظمات الدولية للطيران للمطالبة بتوحيد المرجعية التشريعية ، وعلى هـذا ظهـرت اتفاقيـة

---

[1] المادة (34) من اتفاقية وارسو لسنة 1929 وبروتوكول مونتريال الإضافي رقم (1) لسنة 1975 متـوفر علـى الموقـع التـالي www.lawbiz.ch/d/spahni/airlaw/warsaw تاريخ الدخول 12\4\2013، ويقصد به إنشاء شركات الطيران لخطوط ملاحـة جوية جديدة ، ولا يقصد بذلك القيام بالنقل الجوي من اجل فحص أو صيانة الطائرة أنظر في ذلك (العريني ، محمـد فريـد (2003) .القانون الجوي (النقل الجوي الداخلي والدولي) ،الاسكندرية: دار الجامعة الجديدة، ص 105) .

[2] أنظر المادة (34) من بروتوكول مونتريال رقم (4) لسنة 1975 والمادة (51) من اتفاقية مونتريال لعام 1999 متوفر على الموقع التالي www.lawbiz.ch/d/spahni/airlaw/warsaw تاريخ الدخول 11\4\2013 ، وبموجب التعديلات اللاحقة علـى اتفاقيـة وارسو فقد أخضعت المادة (16) من بروتوكولا لاهاي لعام 1955 ، والمادة (34) من برتوكول مونتريال رقم (4)لعـام 1975 ، والمادة (51) من اتفاقية مونتريال لعام 1999 النقل الذي يتم في ظروف غير عادية خارجة عن كل عملية مألوفة فـي الاسـتغلال الجوي لأحكام الاتفاقية .

[3] المادة (2\2) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999 ، لقد تم بموجب المادة الثانية من بروتوكول لاهاي إخراج هذا النوع مـن أحكـام اتفاقية وارسو، إلا انه عدل نص المادة الثانية بموجب بروتوكول مونتريال رقم (4) لعام 1975 ادخل نقل المواد البريدية ضمن أحكام الاتفاقية .

[4] المادة (2\1) من اتفاقية مونتريال 1999 ، وبموجب المادة السادسة والعشرون من بروتوكول لاهاي ، منحت الحق للأطراف في اتفاقية وارسو بموجب إخطار يوجه إلى الحكومة البولونية بإخراج نقل الأشخاص والبضائع والأمتعة التي تقوم به طائرة مسجلة في - - تلك الدول من أحكام اتفاقية وارسو ، وبموجب المادة الثالثة والعشرون فقرة(1\ب) من بروتوكول غواتيمالا لعام 1971 المعـدل لاتفاقية وارسو أصبح يوجه هذا الإخطار إلى المنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO) انظر في ذلك(المادة (26) من بروتوكـول لاهاي لسنة 1955 متوفر على الموقع التالي www.jus.uio.no/im ، والمادة (23\1\ب) من بروتوكول غواتيمـالا لـسنة 1971 متوفر على الموقع التالي www.lawbiz.ch/d/spahni/airlaw/warsaw تاريخ الدخول إلى المواقع 11\4\2013.) ، والأصـل أن هذا النقل يخضع لأحكام اتفاقية مونتريال 1999 استناداً لنص المادة (2\1)من الاتفاقية ، والاستثناء ما ورد فـي نـص المـادة (57\ب) إذا تم الإعلان على عدم إخضاع هذا النقل لأحكام اتفاقية مونتريال 1999 .

مونتريال لعام 1999 إلى حيز الوجود بثوبها الجديد ؛ لكي تستجيب مـع تطـور الأوضـاع والتحديات التي يواجهها الناقل الجوي ، وتسعف أطراف عقد النقل الجوي [1].

ووصولاً إلى أنواع النقل الجوي الخاضعة لأحكام اتفاقية مونتريال سوف نتنـاول نطـاق تطبيق اتفاقية مونتريال لعام 1999 في فرعين هما : الفرع الأول النقل الجوي ضـمن نطـاق اتفاقية مونتريال لعام 1999 ، وفي الفرع الثاني النقل الجوي الخارج عن نطاق تطبيق اتفاقيـة مونتريال لعام 1999 .

الفرع الأول

النقل الجوي ضمن نطاق اتفاقية مونتريال لعام 1999

سوف يتناول الباحث هذا الفرع من خلال البحث في أنواع النقل الجوي وأنـواع العقـود والبضائع والأمتعة والأشخاص في كل من اتفاقية مونتريال لعـام 1999 ، وقـانون الطيـران المدني الأردني لعام 2007 .

وبناءاً على ما تقدم سوف نتناول هذه الأنواع أولاً وفقاً لاتفاقية مونتريال ، وثانياً وفقاً لقانون الطيران المدني الأردني :

أولاً : أنواع النقل الجوي وأنواع العقود والبضائع والأمتعة والأشخاص وفقاً لاتفاقية مونتريال لعام 1999 :

1- أنواع النقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال :

أشارت المادة الأولى من اتفاقية مونتريال إلى أنواع النقل الجوي الخاضعة لأحكام الاتفاقية وجاء بها :

---

[1] الفقي، عاطف محمد(2008).تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية مونتريال 1999.ط1، الاسكندرية: دار الفكر العربي، ص6-19 .

"1- تسري هذه الاتفاقية على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع تقوم بـه طـائرة بمقابل ، وتسري أيضاً على النقل المجاني بطائرة الذي تقوم به مؤسسة للنقل الجوي .

2- لأغراض هذه الاتفاقية تعني عبارة النقل الدولي أي نقل تكون فيه نقطتا المغادرة والمقصد النهائي وفقا للعقد المبرم بين الأطراف واقعتين إما في إقليم دولتين طرفين أو في إقلـيم دولـة واحدة طرف ، سواء كان أو لم يكن هناك انقطاع للنقل ، أو كان هناك نقل من طائرة إلى أخرى ، وذلك إذا كانت هناك نقطة توقف متفق عليها في إقليم دولة أخرى ، حتى وإن لم تكـن تلـك الدولة طرفا ، ولا يعتبر نقلاً دولياً لأغراض هذه الاتفاقية النقل بين نقطتين داخل إقلـيم دولـة واحدة طرف بدون نقطة توقف متفق عليها داخل إقليم دولة أخرى" [1].

ويمكن استخلاص أنواع النقل الجوي وفقا للنص السابق على النحو التالي :

النوع الأول : النقل الجوي الدولي [2].

ويمكن تصور دولية النقل الجوي في ثلاث حالات :

الحالة الأولى : النقل الجوي الدولي الذي تكون فيه نقطتي المغادرة و الوصول في إقليم دولتين طرف في اتفاقية مونتريال (النقل عبر الخطوط الملكية الأردنية من عمان – مونتريال) .

وطبقاً لمفهوم المخالفة إذا تم النقل الجوي الدولي في إقليم دولتين ليس طرفاً في اتفاقية مونتريال ، ولكن طرف في اتفاقية وارسو لعام 1929 فإنه يصار إلى تطبيق اتفاقية وارسو ، وإذا لم يكن أي من الدولتين طرفاً في اتفاقية وارسو ، أو كانت نقطة المغادرة أو الوصول في إقلـيم دولـة

---

(1) المادة (1) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999 .

(2) الفقي، عاطف محمد، مرجع سابق، ص 28 .

طرف في اتفاقية مونتريال والنقطة الأخرى في إقليم دولة ليست طرفاً ، فانه يصار إلى تطبيـق القانون الوطني الذي تشير إليه قاعدة الإسناد في قانون المحكمة المختصة بنظر النزاع [1].

الحالة الثانيـة : النقل الجوي الدولي الذي تكون فيه نقطتي المغادرة و الوصول في إقليم دولـة واحدة فقط طرف في اتفاقية مونتريال [2]، ويشترط في هذه الحالة حتى تطبق الأحكام الـواردة في اتفاقية مونتريال :

أ- أن تكون نقطتي المغادرة و الوصول في إقليم دولة طرف في اتفاقية مونتريال.

ب- أن يتم الاتفاق مسبقاً على التوقف في إقليم دولة أخرى سواء أكانـت طرفـاً فـي اتفاقيـة مونتريال أو لم تكن [3]، وبصرف النظر عن سبب التوقف سواء أكان التوقف لتغيير طـائرة أو تحميل أو تنزيل ركاب أو تحميل أو تفريغ بضائع ، وشرط التوقف في إقليم دولة أخـرى هـو شرط بديهي وذلك للأسباب التالية :-

1- لإسباغ صفة دولية النقل على مثل هذا النوع من النقـل .

2- حماية أطراف عقد النقل من مغبة تنازع القوانين [4].

مثال ذلك: النقل عبر الخطوط الملكية الأردنية من عمان– نيويورك- عمان(ذهاباً و إياباً) .

ويثار التساؤل في حال توقف الطائرة في إقليم دولة أخرى لم يتم الاتفاق عليها مـسبقاً ، أو تم التوقف في إقليم دولة لم يتم الاتفاق عليها مسبقاً لأسباب خارجة عن إرادة الناقـل ، كعمليـة خطف الطائرة وأجبرت الطائرة على التوقف في إقليم دولة ليست طرفاً في اتفاقية مونتريـال أو لم يتم الاتفاق عليها مسبقا ، واستغرق هذا التوقف مدة زمنية طويلة كأسبوع أو أكثر ، وفي هذه

---

(1) لفقي، عاطف محمد، مرجع سابق، ص 35 .

(2) أنظر المادة (2\1) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

(3) أنظر المادة (2\1) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

(4) الفقي، عاطف محمد، مرجع سابق، ص 38.

الأثناء لحق بأحد المسافرين ضرر مادي (كإصابه في جسده) أو ضرر معنوي (نتيجة الخـوف أو سلب من الخاطفين) ؛ فهل يخضع هذا النوع من النقل لأحكام اتفاقية مونتريال ؟ .

تجدر الملاحظة في هذا المقام أن اتفاقية مونتريال وقانون الطيران المـدني الأردنـي لـم يعالجا هذا النوع من النقل ، ويرى الباحث بما أن النقل ذهاباً وإياباً يشكل عمليـة نقـل واحـدة بموجب عقد نقل واحد (تذكرة السفر) ؛ فإنه والحالة هذه تعتبر عملية النقل واحـدة ، وإذا مـا تعرض الطرف المتعاقد مع الناقل الجوي لضرر أثناء الرحلة الجوية ، فإن التعويض يـستوجب على عاتق الناقل الجوي .

الحالة الثالثة : النقل الداخلي : أي أن تكون نقطتي المغادرة والوصول داخل إقليم دولة واحـدة مع لزوم التوقف في إقليم دولة أخرى على مسار الرحلة ، مثال ذلك: النقـل عبـر الخطـوط الأردنية من عمان – العقبة مع شرط التوقف في طابا .

وفي الحالتين الثانية والثالثة آنفة الذكر إذا تم التوقف لأسباب اضطرارية في إقليم دولة أخرى لم يتم الاتفاق عليها مسبقاً ؛ فان هذا النقل يخرج من مفهوم النقل الدولي الذي أشارت إليه اتفاقيـة مونتريال [1] ، وحتى تتحقق دولية النقل الجوي يجب أن تتوافر ثلاثة شروط : -

الشرط الأول : أن يتم النقل بواسطة طائرة [2].

اشترطت المادة (1\1) من اتفاقية مونتريال ، والمادة (55\أ) من قانون الطيـران المـدني الأردني لغايات تطبيق أحكام المسؤولية الواردة في اتفاقية مونتريال أن يتم النقل الجوي بواسطة طائرة [3].

---

(1) العريني، محمد فريد، مرجع سابق، ص88.

(2) العريني، محمد فريد، مرجع سابق، ص72.

(3) وهذا شرطاً بديهياً ـ كون الطائرة تعد الأداة الفعالة في الملاحة الجوية ـ والمحور الرئيسي الذي يدور حوله قـانون الطيـران ، بحيث لا يتصور أن يتم النقل بواسطة سفينة أو مركبة ، وعلى هذا يغدو أمراً ضرورياً تحديد ماهية الطائرة التي تقوم بعملية النقل-

وقد عرف المشرع الأردني الطائرة في المادة (2) من قانون الطيران المدني الأردني على أنها : " كل آلة تستمد بقاءها في الجو بفعل ردود الهواء وغير ردود الهواء المنعكسة على سطح الأرض ، وتشمل جميع المركبات الهوائية مثل المناطيد والطائرات العمودية والشراعية والطائرات ذات الأجنحة الثابتة " [1].

ويرى الباحث أن المشرع الأردني لم يكن موفقاً عند صياغة هذا التعريف ؛ حيث كان التعريف جامعاً لجميع أنواع الطائرات بما فيها الصواريخ ، وتجاهل الغاية الأساسية لاستخدام الطائرة وهو نقل الأشخاص والبضائع .

ومن خلال البحث في ملاحق اتفاقية شيكاغو لسنة 1944 نلاحظ بأنه تم تعريف الطائرة على أنها : " كل آلة تستطيع التحليق في الفضاء بواسطة رد فعل الهواء غير المنعكس من سطح الأرض " [2].

ويعاب على هذا التعريف بشموليته وعدم دقته ، حيث يخرج من مفهوم الطائرة البالونات والمناطيد التي لا تعتمد على رد فعل الهواء وتعتمد على احتراق الهواء ، والآلات التي تعتمد على رد فعل الهواء المنعكس من سطح الأرض كالطائرات الشراعية ، والآلات التي لا تعتمد على ردود فعل الهواء كالصواريخ .

- وتكون بالنتيجة خاضعة لأحكام اتفاقية مونتريال ، حيث يوجد طائرات شراعية ، بالونات ، صواريخ ، وطائرات عمودية ..الخ وكل منها تقوم بعملية نقل جوي ، فهل كل آلة تستطيع التحليق في الفضاء تعد طائرة ؟.

[1] المادة (2) من قانون الطيران المدني الأردني رقم (41) لسنة 2007 .

[2] Annex 13 to the convention on international civil aviation ,chapter 1(On –Line),available :www.rnf.is/media/eydublod/annex_13 ، تاريخ الدخول للموقع 13\4\2013 ، ومن خلال التعريف الوارد في اتفاقية شيكاغو للطائرة نستخلص أنه يستبعد من مفهوم الطائرة (الطائرات الشراعية والصواريخ) ، وبذلك يخرج هذا النوع من الآلات من أحكام المسؤولية الواردة في اتفاقية مونتريال ، وبالنتيجة يدخل في نطاق تطبيق القانون الوطني ، للمزيد أنظر في ذلك (الفقي ،عاطف محمد (2008) ، مرجع سابق ، ص27) ، ولكن إذا ما عرض النزاع على القاضي الأردني المتعلق بالنقل الذي يتم بواسطة طائرة شرعية فان ذلك يعد نقلاً جوياً بوصفها الطائرة المستعملة في تنفيذ عملية النقل ويخضع للقواعد العامة في القانون الأردني .

يتصور الباحث بأن أقرب تعريف للطائرة لغايات تطبيق أحكام الاتفاقية هو الـذي يـشمل الأشخاص والبضائع بصرف النظر عن القوة التي تساعد الطائرة على التحليق .

وعلى هذا يمكن القول أن الطائرة هي :" كل آلة تستطيع التحليق في الفضاء وتقل أشخاص أو بضائع أو أمتعة " ، وهذا التعريف يكون جامعاً مانعاً ويشمل جميع أنواع الطائرات .

الشرط الثاني : أن يكون النقل الجوي بمقابل [1].

إن هذا النوع من النقل يضفي على النقل الجوي صفته التجارية ، بحيث لا يتصور أن يتم النقل الجوي بالمجان ، سيما وأن شركات الطيران تهدف إلى تحقيق الربح ، وقد نصت الفقـرة (1\1) من اتفاقية مونتريال 1999 على سريان الاتفاقية على النقل الدولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع التي تقوم به طائرة بمقابل ، وعبارة بمقابل جاءت هنا مطلقة والمطلق يجري علـى إطلاقه إذا لم يقم دليل التقييد نصاً أو دلالة [2].

الشرط الثالث : أن يكون النقل لغايات نقل الأشخاص أو البضائع أو الأمتعة [3].

الشرط الرابع : أن يتم النقل الجوي بموجب عقد [4].

---

[1] رضوان، ابوزيد(د.ت).القانون الجوي (قانون الطيران التجاري)، (د.م): دار الفكر العربي، ص243.

[2] المادة (218) من القانون المدني الأردني رقم(43)لسنة 1976 ، إن تقدير المقابل من الأمور الواقعية المتروك لمحكمة الموضـوع أمر تقديرها وقد يكون المقابل نقداً أوعيناً أو تقديم خدمة أو القيام بعمل ، والقيام بعمل كأن يستقل الطائرة ممثل عن شركة الطيـران لإيصاله إلى مكان عمله الجديد في دولة الوصول (نقلاً حرفياً عن موسى، طالب حسن (2010) .القانون الجوي الدولي، ط1، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع، ص 100) ، والنقل الجوي بمقابل قد يقوم به شخص طبيعي أو شخص معنوي ، بيد أن اتفاقية مونتريال قد حصرت النقل الجوي بدون مقابل (بالمجان) على الشخص المعنوي فقط وجاء بالمادة (1\1) " وتسري أيضاً على النقل المجـاني بطائرة الذي تقوم به مؤسسة للنقل الجوي" ، ويمكن للباحث الاستنباط من روح النص السابق أن النقل المجاني الذي يقوم به الشخص الطبيعي يخرج من مفهوم النقل الجوي الدولي الخاضع لأحكام اتفاقية مونتريال .

[3] العريني، محمد فريد، مرجع سابق، ص78.

[4] الفقي، عاطف محمد، مرجع سابق، ص50.

النوع الثاني : النقل الجوي المتتابع [1].

ويقصد بهذا النوع : النقل الذي تتولاه أكثر من شركة نقل جـوي وبـصورة متعاقبـة ، وتصدر بشأنه تذكرة سفر واحدة أو أكثر ، كأن يتم الاتفاق بين الناقل الجوي (شـركة خطـوط الملكية الأردنية) مع المتعاقد الآخر على إصدار تذكرة سفر من عمان إلى مونتريال ، تتـولى عملية النقل شركة طيران خطوط الملكية الأردنية ، وتذكرة سفر أخرى مـن مونتريـال إلـى تورنتو تتولى فيها عملية النقل شركة طيران أخرى(Air Canada) ، فان هذا النوع من النقـل يعد نقلاً واحداً لا يتجزأ ما لم يتفق الأطراف على غير ذلك ، وبهذا الصدد أشارت المادة (1\3) على أنه : " لأغراض هذه الاتفاقية يعتبر النقل الذي يقوم به عدد من الناقلين المتتـابعين نقـلاً واحداً لا يتجزأ إذا ما اعتبرته الأطراف عملية واحدة ، سواء كان الاتفاق بشأنه قد أبـرم فـي صورة عقد واحد أو سلسلة من العقود ، ولا يفقد صفته الدولية لمجرد وجوب تنفيذ احد العقـود أو سلسلة منها تنفيذاً كاملاً داخل إقليم نفس الدولة " [2].

وعند البحث في دعوى المسؤولية سوف نرى بأن المدعى عليه في النقل المتتابع يختلـف باختلاف المتضرر ، حيث ميزت اتفاقية مونتريال بين الضرر الذي يلحـق بالمـسافر نفـسه ، والضرر الذي يلحق بالبضاعة أو الأمتعة .

النوع الثالث : نقل البضائع التي لم يحرر بشأنها مستند شحن جوي [3].

---

[1] الفقي، عاطف محمد، مرجع سابق، ص 46.

[2] المادة(3 \1) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999 ، وأكدت على ذلك المادة (1\36) من نفس الاتفاقية وجاء بها " في حالة النقل الذي يقوم به عدد من الناقلين المتتابعين المختلفين والذي يدخل في مضمون التعريف الوارد بالفقرة (3) من المادة(1) فان كل ناقـل يقبـل ركاباً أو أمتعة أو بضائع تسري عليه القواعد المقررة في هذه الاتفاقية ، ويعتبر طرفاً من أطراف عقد النقل بقدر ما يكون ذلك العقد متعلقاً بمرحلة النقل التي جرت تحت إشرافه " فإذا أصاب المتعاقد مع شركة خطوط الملكية الأردنية ضرراً سواء كان الـضرر فـي الأردن و\أو في كندا فان أحكام اتفاقية مونتريال هي الواجبة التطبيق على هذا النزاع سواء كانت الرحلة ذهاباً وإياباً أو تجـاه واحـد (One-Way) طالما أن الشروط الواردة في المادة (2\1) من اتفاقية مونتريال متوافرة في هذا النقل.

[3] المادة (9) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

أصبحت البضائع التي لم يحرر بشأنها مستند شحن خاضعة لأحكام اتفاقية مونتريال 1999 بعد أن كانت مستبعدة في الاتفاقيات السابقة [1].

النوع الخامس: النقل الجوي الذي تقوم به الدولة [2].

لكي تطبق أحكام اتفاقية مونتريال لعام 1999 على هذا النقل يجب أن تتوافر فيه الشروط الواردة في المادة الأولى من اتفاقية مونتريال لسنة 1999 .

النوع السادس: النقل الجوي للرسائل والطرود البريدية [3].

النوع السابع: النقل الجوي الذي يتم في ظروف غير عادية تخرج عن النطاق المألوف لنشاط الناقل [4].

النوع الثامن: النقل الجوي بقصد التجربة [5].

يقصد بذلك إنشاء شركات الطيران لخطوط ملاحة جوية جديدة ، ولا يقصد بذلك فحص أو صيانة أو تجربة الطائرة [6].

2- أنواع عقود النقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال لعام 1999 :

ويقصد بعقد النقل وفق القواعد العامة : " هو العقد الذي يلتزم بمقتضاه شخص يسمى الناقل بأن ينقل شخصاً أو شيئاً من مكان إلى آخر مقابل أجرة معينة " [7]، وقد ورد في المادة الأولى من اتفاقية مونتريال لعام 1999 بالإضافة إلى شرط نقل الأشخاص والبضائع والأمتعة

---

[1] ويعد هذا تعديلاً جوهرياً لنص المادة التاسعة من بروتوكول مونتريال الإضافي رقم (1) و(2) لعام 1975 التي حرمت الناقل الجوي من الاستفادة من حالات الإعفاء من المسؤولية أو الحد منها الواردة في اتفاقية وارسو .

[2] راجع في ذلك المادة (2\1) من اتفاقية مونتريال لعام 1999.

[3] أنظر في ذلك المادة (2\2) من اتفاقية مونتريال لعام 1999.

[4] أنظر في ذلك المادة (51) من اتفاقية مونتريال لعام 1999.

[5] الفقي، عاطف محمد، مرجع سابق، ص 59.

[6] راجع في ذلك المادة(34) من بروتوكول مونتريال رقم (1) لسنة 1975.

[7] يا ملكي، أكرم(1998).القانون الجوي، ط1، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع، ص106 .

على متن طائرة ، أن يتم النقل الجوي بموجب عقد نقل مبرم بين الناقل والراكب إذا تعلق العقد بنقل الأشخاص أو الأمتعة ، أو بين الناقل و المرسل أو الشاحن إذا تعلق العقد بنقل البـضائع . وحتى تتحقق الغاية المباشرة التي أراد الأطراف تحقيقها من العقد فإنه يجب أن يتم نقل محـل العقد من مكان إلى آخر ، ومحل عقد النقل الجوي هو العملية القانونية التي ينصب عليها العقد وهو الشيء المعقود عليه ، وطبقاً لمفهوم المخالفة إذا كانت الغاية من العقد لا ترد علـى نقـل الأشخاص والبضائع والأمتعة من مكان إلى آخر ، فإن ذلك يخرج من أحكام اتفاقية مونتريـال ويخضع إلى أحكام القانون الوطني [1].

وعلى هذا سوف نتناول محل عقد النقل بشيء من التفصيل على النحو التالي :

1- **عقد نقل الأشخاص :** وغني عن القول إن عقد النقل الجوي من العقود الرضائية التـي لا يستلزم شكلية معينة لانعقاده [2]، ويكفي تحقق الركن الأساسي في العقد المتمثل بالرضا ، حيـث أكدت الفقرة (1) من المادة (77) من قانون التجارة الأردني على أن التعاقد على نقل الأشـخاص يتم بمجرد حصول الرضا ، فان اختل هذا الركن تكون النتيجة بطلان العقد الذي لا يرتب أي اثر

---

[1] قد أغفلت اتفاقية مونتريال ومن بعدها قانون الطيران الأردني عن ذكر أنواع عقود النقل الجوي الخاضعة للاتفاقية تاركةً أمر تقدير وتفسير ذلك إلى الفقه والقضاء وقد أورد بعض الفقهاء ومنهم (البارودي، علي والعريني، محمد فريد والفقي، محمدالسيد، ص 487-488 ،) و(موسى، طالب حسن، ص 99-210) صوراً لهذه العقود التي تخرج من تطبيق أحكام الاتفاقية ومنها : 1. عقد العمل المبرم بين الناقل وكابتن الطائرة لقيادة الطائرة ، وعقد العمل المبرم بين الناقل ومضيفي الطائرة للقيام بخدمة المسافرين ، فان كافـة الالتزامات الناشئة عن هذا التصرف القانوني تخرج من مفهوم عقد النقل الجوي وإن تحقق شرط نقل الكابتن والمضيفين من مكان إلى آخر حيث أن الرابطة القانونية التي تحكم الطرفين هي رابطة التبعية وتخضع بالنتيجة لأحكام قانون العمل ، 2. عقد صيانة الطائرة : إذا تم التعاقد بغرض صيانة الطائرة فقط ، فان الالتزامات الناشئة عن هذا التصرف القانوني تخرج عن أحكم اتفاقية مونتريال وتخضع إلى أحكم القانون الوطني ، 3. عقد التدريب على الطائرة ، 4. عقد تجربة الطائرة ويقصد بذلك : إنشاء شركات الطيـران لخطـوط ملاحة جوية جديدة ، ويعزى في هذا الاستثناء من أحكام الاتفاقية إلى المادة (163\1) من القانون المدني الأردني التي اشـترطت أن يكون المحل قابلاً لحكم العقد ، وحكم العقد هو الغاية المباشرة التي أراد الأطراف تحقيقها ، وحيث إن الغرض الرئيسي من العقد فـي الحالات السابقة هو العمل أو التدريب أو الصيانة أو التجربة وليس النقل ، فان هذه العقود تخرج من أحكام اتفاقية مونتريـال 1999 وتخضع بالنتيجة إلى القواعد الخاصة في القانون الوطني الذي يحكمها .

[2] السرحان، عدنان إبراهيم وخاطر، نوري حمد(2002).مصادر الحقوق الشخصية(الالتزامات).ط1،عمان:دار الثقافة، ص28.

[1]، وغياب عقد النقل المتمثل (بتذكرة السفر ، بطاقة الأمتعة ، وسند الشحن) لا يؤثر على صحة أو وجود العقد كما أشارت إلى ذلك المواد (3\5)و(9) من اتفاقية مونتريال لعام 1999 [2].

2- **عقد نقل البضائع :** ينعقد عقد نقل البضائع بمجرد حصول الرضا ؛ أي يجب أن ترتبط الإرادتين على وجه يثبت أثرها في المعقود عليه [3]، وحيث لا خلاف على أن عقد النقل من العقود الرضائية ، وعليه فان كافة أنواع البضائع التي يتم الاتفاق على نقلها على متن الطائرة تخضع للقواعد المقررة في اتفاقية مونتريال ، وبخلاف ذلك من حق الناقل رفض نقل البضائع المخالفة لشروط العقد أو مخالفة لقوانين وأنظمة الدول المتجهة إليها الطائرة ، وهذا الحق مشروع للناقل بموجب المادة (27) من اتفاقية مونتريال 1999 ، وفي حال غياب عقد النقل ، لا أثر لذلك على صحة أو وجود العقد بدليل نص المادة (9) من اتفاقية مونتريال 1999، وبناء على ذلك يجب على المرسل أو الشاحن التقييد بشروط العقد ، كون مستند الشحن الجوي ، أو إيصال البضائع يعد قرينة على إبرام عقد النقل الجوي ، وتسليم البضائع ، وشروط العقد المذكورة فيهما [4].

---

[1] أنظر المادة (168) من القانون المدني الأردني

[2] وعلى هذا يمكن القول أن الأشخاص غير الخاضعين لأحكام اتفاقية مونتريال هم :

1. الشخص الذي يصعد إلى الطائرة خلسة دون علم أو موافقة الناقل ، كاستخدام تذكرة سفر لشخص آخر أنظر في ذلك(محيو،حسن(1983).محاضرات في قانون الطيران ،ط1، بيروت:دار المستشار للطباعة والنشر، ص206). أو استعمال وثيقة سفر مزوره ، 2. الراكب الذي لم يصرح عن مرضه للناقل ، حيث يمكن أن يحتاج هذا الراكب إلى طبيب خاص يرافقه أو إلى سرير من نوع خاص ، فإذا أخفى ذلك عن الناقل فلا مسؤولية على الناقل ، ويحق للناقل إلغاء الرحلة الجوية إذا علم بذلك قبل صعود الراكب للطائرة ، 3. أعضاء طاقم الطائرة الذين يرتبطون مع شركة النقل بموجب عقد عمل، للمزيد أنظر (رضوان، أبوزيد، مرجع سابق، ص278) .

[3] السرحان، عدنان إبراهيم وخاطر، نوري حمد، مرجع سابق، ص28.

[4] المادة (1\11) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999 ، فإذا تم مخالفة شروط العقد أو إخفاء بضائع دون علم أو موافقة الناقل فإن ذلك يستبعد من تطبيق أحكام الاتفاقية ولا تثريب على الناقل من عدم التقييد بنصوص اتفاقية مونتريال ، وثار خلاف فقهي وقضائي حول مدى اعتبار جثث الموتى من عداد البضائع ، فقد ذهب رأي إلى اعتبار جثث الموتى من البضائع كونها تعامل معاملة البضائع وتحسب على أساس الوزن أو الحجم (البارودي، علي والعريني، محمد فريد والفقي، محمدالسيد، مرجع سابق، ص490) ، وذهب رأي أخر إلى عدم اعتبار جثث الموتى من البضائع (الفقي، عاطف محمد، مرجع سابق، ص52) ، كونها لا تندرج تحت معاملة المنقولات التي تكون محلاً للمعاملات التجارية وذلك لاعتبارات دينية واجتماعية ، ويذهب هذا الرأي إلى إخراج جثث الموتى من دائرة الأحكام - -

3- **عقد نقل الأمتعة :** عرفت المادة (4\17) من اتفاقية مونتريال لعـام 1999 مـا المقـصود بالأمتعة ، وقد فرق قانون التجارة الأردني بين نوعين من الأمتعة :

النوع الأول : الأمتعة المسجلة(Luggage) وهي التي تسلم إلى الناقل ، وتضاف إلى عقد نقـل المسافر ، وتكون مسؤولية الناقل عقدية عن الأضرار التي تلحق بها [1].

النوع الثاني : الأمتعة غير المسجلة (Handbag) وهي التي يحتفظ بها المسافر معـه أثنـاء الرحلة الجوية ، ولا تضاف إلى عقد نقل المسافر ، وتكـون مـسؤولية الناقـل علـى أسـاس المسؤولية التقصيرية عن الأضرار التي تلحق بها [2].

ثانياً- أنواع النقل الجوي وفقاً لقانون الطيران المدني الأردني :

ومن خلال استقراء المادة(41) من قانون الطيران المدني الأردني لعام 2007 ، نجد أن المشرع الأردني حدد نطاق النقل الجوي الخاضع لأحكام اتفاقية مونتريال : بالنقل الجوي الدولي التجاري ، والنقل الجـــوي الداخلي التجاري .

ويلاحظ بان المشرع الأردني قد تبنى الاتجاه الذي سارت عليـه اتفاقيـة مونتريـال لعـام 1999 ، وأخضع كل من النقل الجوي الدولي التجاري ، والنقل الجـــوي الداخلي التجـاري لأحكام هذه الاتفاقية ، وجعل من نقل الأشخاص والأمتعة والبضائع محلاً لعقد النقل الجـوي .

- المتعلقة بالبضائع وإخضاعها إلى الأحكام المتعلقة بالأشخاص ، وهذا الرأي جدير بالتأييد كونه يتماشى مع المبادئ الإنسانية والدينية وإن تم التعامل معها على أساس الوزن أو الحجم .

(1) رضوان، أبوزيد، مرجع سابق، ص 211.

(2) رضوان، أبوزيد، مرجع سابق، ص 211 ، وأكدت على ذلك المادة (78) من قانون التجارة الأردني بقولها " أن الأمتعة التي جرى قيدها تكون موضوعا لعقد نقل يضاف إلى عقد نقل المسافر، أما الأمتعة اليدوية فلا تدخل في العقد ولا يكون الناقل مسؤولاً عنهـا إلا إذا أقام المتضرر البينة على ارتكابه خطأً معيناً " ، ومن المسلم به إن التعاقد على نقل الأمتعة كتعاقد على نقل الأشخاص يتم بمجـرد الرضا ، وان غياب عقد النقل (تذكرة السفر أو بطاقة الأمتعة) لا يعفي المسافر من التقيد بالشروط الواردة في عقد النقـل ، حيـث تضمنت المادة (9) من الشروط العامة لاتحاد الآياتا(IATA-الاتحاد الدولي للنقل الجوي) على البيانات الواجب ذكرها في بطاقـة الأمتعة ، واستثنت بعض المواد من نقلها على متن الطائرة ، حيث أشارت تعليمات الآياتا على عدم احتواء الأمتعة على الـسوائل و المواد المتفجرة والحيوانات الحية...الخ ، فإذا تم إخفاء الأمتعة عن الناقل دون علم أو موافقة الناقل فإن ذلك يستثنى من تطبيق أحكام الاتفاقية .

ويثار التساؤل عن مصير كل من النقل الجوي الدولي غير التجاري و النقل الجـوي الداخلي غير التجاري عند قيام النزاع ، هل ستخضع لأحكام القانون الأردني ، أم إلى أحكـام اتفاقيـة مونتريال ؟ يتصور الباحث أن يدور الخلاف و التنازع على الاختصاص من حيـث القـانون الواجب التطبيق على النزاع المعروض على القاضي الأردني ، فيما إذا عرض نـزاع يتعلـق بالنقل الجوي الدولي غير التجاري والنقل الجوي الداخلي غير التجاري ، حيث قد يتمسك أحـد أطراف النزاع بتطبيق اتفاقية مونتريال مبرراً ذلك أن اتفاقية مونتريال قد شملت النقل الجـوي الدولي بأجر وبدون أجر ، و قد يتمسك الطرف الآخر بتطبيق القانون الأردنـي كـون قـانون الطيران الأردني قد أخرج النقل الجوي الدولي غير التجاري والنقل الجـوي الـداخلي غيـر التجاري من دائرة أحكام اتفاقية مونتريال ، وأخضعها إلى أحكام القانون الـوطني ، فمـا هـو القانون الواجب التطبيق ؟ القانون الوطني أم اتفاقية مونتريال ؟ لقد استقر الاجتهـاد القـضائي على أن الاتفاقية أعلى قرينة من القانون المحلي وتسمو عليه وهي أولى بالتطبيق إذا تعارضت معه [1].

وأيضاً مما ينبغي الإشارة إليه في حال قيام النزاع بشأن القانون الواجب التطبيق على النقل الجوي الداخلي التجاري ، سوف تطبق أحكام اتفاقية مونتريال ، إذا توفر شرط الاتفـاق علـى التوقف داخل إقليم دولة أخرى[2] .

---

[1] قرار محكمة التمييز الأردنية رقم(2007\2353)، هيئة عامة، تاريخ 8\4\2008، منشورات عدالة.

[2] أنظر المادة (2\1) من اتفاقية مونتريال لعام 1999 .

الفرع الثاني

النقل الجوي الخارج عن نطاق تطبيق اتفاقية مونتريال لعام 1999

نخلص مما سبق أن أنواع النقل الجوي غير الخاضعة لاتفاقية مونتريال هي :

1. الرحلات الخاصة لغايات التدريب ، أو صيانة الطائرة ، أو لأداء طيران بهلواني [(1)].

2. نقل المواد البريدية [(2)].

3. النقل الجوي الدولي المجاني إذا كان الناقل الجوي شخصاً طبيعياً [(3)].

4. النقل الداخلي ، إذا لم يتم الاتفاق على نقطة توقف في إقليم دولة أخرى.

5. الضرر الذي تحدثه الطائرة للغير على سطح الأرض إذا كانت في حالة طيران [(4)].

6. الضرر الذي يلحق بالطائرة أثناء نقل البضاعة أو الأشخاص ، وذلك لعدم توافر الشروط الواردة في المادة (1\1) من اتفاقية مونتريال 1999.

المطلب الثالث

آثار عقد النقل الجوي

بعد أن تعرفنا على طبيعة عقد النقل الجوي ، وأنواعه الخاضعة لأحكام اتفاقية مونتريال ، لابد من التطرق إلى الآثار الناشئة عن عقد النقل الجوي ، ومعرفة حقوق والتزامات المسافر والمرسل (الشاحن) ، وكذلك حقوق والتزامات الناقل تجاه الأشخاص أو المرسلين ، وهذه

---

(1) الفقي، عاطف محمد، مرجع سابق، ص 50.

(2) المادة (2\2) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999 ، ويستثنى من ذلك حالة واحدة فقط ، إذا ابرم اتفاق بين الناقل الجوي وإدارة البريد على نقل المواد البريدية ، يكون الناقل مسئولاً تجاه إدارة البريد فقط عن الأضرار التي تلحق بالمواد البريدية.

(3) الفقي، عاطف محمد، مرجع سابق، ص 68-71.

(4) رضوان، أبوزيد، مرجع سابق، ص159-162 ، ويخضع هذا الضرر إلى أحكام المسؤولية الواردة في اتفاقية روما لسنة 1952.

الالتزامات تدور مع الحق وجوداً وعدماً ، وتراخي المسافر أو المرسل (الشاحن) بالتقيد بهـذه الالتزامات قد يعرضه إلى خسارة ، وقد يتمسك بها الناقل الجوي لدفع المسؤولية عن نفـسه أو الحد منها ، وإن إخلال الناقل الجوي بالتقيد بالالتزامات المفروضة عليه سـوف تؤكـد حقـوق المتعاقدين معه عند وقوع الضرر؛ كون الخطأ مفترض من جانبه .

وتأسيساً على ما تقدم سوف يقسم هذا المطلب إلى فرعين ، سوف يتناول الباحث في الفرع الأول الآثار الناشئة عن عقد نقل الأشخاص وأمتعتهم ، وفي الفرع الثاني الآثار الناشئة عن عقد نقل البضائع .

الفرع الأول

الآثار الناشئة عن عقد نقل الأشخاص وأمتعتهم

إن عقد النقل الجوي كسائر العقود الأخرى يرتب التزامات وحقوق لأطراف العقد ، وعلى هذا سوف نتناول أولاً التزامات المسافر التي تعد بمثابة حقوق للناقل ، وثانياً التزامـات الناقـل التي تعد بمثابة حقوق للمسافر .

أولاً : التزامات المسافر وتتمثل بما يلي :-

1- الالتزام بدفع الأجرة [1] :

يلتزم المسافر بدفع الأجرة المتفق عليها مع الناقل أو وكيله عن تذكرة الـسفر والأمتعـة ، وغني عن القول إن التزام المسافر بدفع الأجرة تعد من أهم الالتزامات التي تقع على عاتقـه ، فإذا لم يتقيد بذلك ، قد يتحول هذا النقل إلى النقل بالمجان ، ويخرج من دائـرة أحكـام اتفاقيـة مونتريال إلى أحكام القانون الوطني ، فضلاً عن ذلك قد تنشأ حقوق للناقل ،حيث تضمنت المادة

---

[1] العريني، محمد فريد، مرجع سابق، ص164 .

(388) من القانون المدني حقاً للدائن بحبس ما في تحت يده لحين دفع الأجرة المتفـق عليهـا وجاء بها " لكل واحد من المتعاقدين في المعاوضات المالية بوجه عام أن يحتبس المعقود عليـه وهو في يده حتى يقبض البدل المستحق " [1]، وأكدت المادة (75) من قانون التجارة الأردنـي على حق الناقل بحبس أمتعة الراكب ضماناً لأجرة النقل ، فضلاً عن ذلك منح حق امتياز علـى أمتعة المسافر واستيفاء حقه قبل غيره من الدائنين ، وإن كان من الصعب تصور حدوث ذلـك في عقد النقل الجوي للركاب كون شركات النقل لا تقوم بإصدار تذاكر الـسفر والتأكيـد علـى الحجز إلا بعد دفع الأجرة نقداً ، ولكن يمكن تصور استعمال الناقل لحقه في حبس الأمتعة فـي حال النقل البري أو نقل البضائع أو الركاب جواً إذا تم الدفع بأي طريقة أخرى غير النقد ، كأن يتم الدفع بواسطة بطاقات الائتمان (Credit Card) ، وتبين لاحقاً وقبـل صـعود الراكـب للطائرة رفض الشركة المصدرة للبطاقة الائتمانية الدفع بسبب سرقة البطاقة أو لأي سبب آخر ، وهنا يكون من حق الناقل وبمقتضى المادة (203) من القانون المدني الأردني - كون عقد النقل الجوي من العقود الملزمة للجانبين - الامتناع عن نقل الراكب لحين دفع الأجرة .

وتجدر الملاحظة ، أن اتفاقية مونتريال لعام 1999 لم تنظم أحكاماً خاصة بأجرة النقـل ، ويرجع في ذلك إلى القواعد العامة في القانون الوطني ، وتتولى هيئة تنظيم الطيـران المـدني الأردني الخلف القانوني لسلطة الطيران المدني [2]وضع أسس وقواعد تقدير أجور النقل الدولي والداخلي بالتعاون والتنسيق مع الاتحادات والمنظمات الدولية ذات الصلة [3].

---

[1] المادة(388)من القانون المدني الأردني رقم(43) لسنة 1976.

[2] المادة (68\ب)من قانون الطيران المدني الأردني رقم(41)لسنة 2007.

[3] المادة (12\ع)من قانون الطيران المدني الأردني السابق، وبهذا الصدد لابد من الإشارة إلى دور الاتحاد الدولي للطيران (IATA) في الحد من تعسف شركات الطيران في تحديد أسعار الرحلات ، و تنشيط قطاع الطيران من خلال دوره كوسيط في تسوية النزاعات بين الزبائن وشركات الطيران وتحديد أسعار الرحلات، وتجدر الملاحظة أن مكاتب السياحة والسفر تقوم بشراء التذاكر من الآيات ـا ، وتتولى الأخيرة تحصيل ثمن التذاكر من مكاتب السياحة والسفر ودفع قيمتها إلى شركات الطيران بعد خصم عمولتها من ثمن التذكرة.

2- إتباع تعليمات الناقل :

ليتمكن الناقل الجوي من تنفيذ التزاماته ، يجب على المسافر التقيد بشروط وتعليمات الناقل [1]، كالحضور قبل الموعد المحدد لانطلاق الطائرة ، والجلوس في المكان المخـصص لـه ، وربط حزام الأمان ، والتقيد بالحجم والوزن والعدد والأشياء التي يضعها في أمتعته ، فلا يجوز على سبيل المثال - لا الحصر- وضع السوائل والأشياء الهشة القابلة للكسر أو حمل الأسـلحة والذخائر دون الحصول على تصريح من هيئة تنظيم الطيران المـدني الأردنـي [2]، ويلتـزم الراكب بالمحافظة على النظام وعدم إثارة الشغب أثناء الطيران ، وإزاء مخالفة المسافر لهـذه التعليمات وتأخره عن موعد الطائرة ، فلا تثريب على الناقل إذا غادر دون المسافر المتـأخر ، أو رفض نقل الأمتعة المخالفة لشروط النقل ، أو فرض رسوم إضافية على الوزن الزائـد [3]. فضلاً عن ذلك من حق الناقل إنزال الراكب من الطائرة حفاظاً على سلامة المسافرين ، وهـذا الحق أكدته الفقرة (د) من المادة (41) من قانون الطيران وجاء بها : " لا يكون الناقل الجـوي مسئولاً عن إنزال إي راكب من الطائرة يخل بالنظام فيها ، أو يمكن أن يـشكل خطـراً علـى سلامة الطائرة أو ركابها "[4] ، ويتفق ذلك مع القواعد القانونية الوطنية [5].

3- التقيد بشروط السلامة :

يلتزم الراكب بشروط السلامة الجوية الواردة في تذكرة السفر ، وعليه إتباع تعليمات تابعي

---

[1] يا ملكي، أكرم(1998).القانون الجوي ، ط1، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع، ص116.

[2] سامي، فوزي محمد(2002).شرح القانون التجاري، ط1،ج1، عمان: دار الثقافة، ص265.

[3] العريني، محمد فريد، مرجع سابق، ص 166 .

[4] المادة (41\د) من قانون الطيران المدني الأردني رقم(41) لسنة2007.

[5] وهذا الحق شرع للناقل لدفع الضرر العام بالضرر الخاص ، وعند تحققه تنتفي مسؤولية الناقل عن الضرر الذي يصيب المـسافر جراء استعمال الناقل لحقه استعمالاً مشروعاً ، وبالنتيجة لا ضمان عليه ، وما يؤكد صحة ذلك ما جاءت به نص المـادة (61) مـن القانون المدني الأردني على أن " الجواز الشرعي ينافي الضمان فمن استعمل حقه استعمالاً مشروعاً لا يضمن ما ينشأ عن ذلك مـن ضرر" .

الناقل الجوي عند الصعود والإقلاع وأثناء الطيران ، وربط الأحزمة ، ووضع الأمتعة اليدويـة في المكان المخصص لها ، وعدم فتح خزانة الحقائب(Overhead Lockers) أثناء تحليـق الطائرة و\أو عند مواجهة المطبات الهوائية ؛ وذلك لتجنب الارتطامات أثناء الطيران [1]، وعلى الراكب الإفصاح عن حالته الصحية خاصةً إذا كان يعاني من مرض مزمن ، حتى يتسنى لطاقم الطائرة من مراقبته ، وأخذ الاحتياطات الازمة ، ووضع أدويته بالقرب منـه ، وإزاء مخالفـة الراكب للشروط والتعليمات ؛ قد يعرض نفسه وبقية المسافرين والطائرة للخطر أو للتأخير [2].

4- المحافظة على الأمتعة اليدوية [3]:

يتوجب على المسافر المحافظة على أمتعته التي يحتفظ بها داخل الطـائرة(Handbag) ، وكذلك الحيوانات المرخص له بنقلها على الطائرة [4]، حيث أن عبء حراسة هذه الأمتعة يقـع على عاتق المسافر، وتنتفي مسؤولية الناقل في حال تلف أو ضياع الأمتعة أو فناء الحيوانات إلا إذا أثبت المتضرر خطأ الناقل أو أحد تابعيه [5]، ولا مجـال هنـا للإعمـال بقاعـدة (الخطـأ المفترض) ؛ التي تفترض خطأ الناقل عن الضرر الذي يـصيب البـضائع أو الأشـخاص أو الأمتعة المسجلة .

---

(1) Transport Safety Report(ATSB), (On-Line),available : www.skybrary.aero

(2) قد تتعرض شركات الطيران إلى خسائر طائلة في حال تغير اتجاه الطائرة - أو الهبوط الاضطراري لإسعاف راكـب لـم يتقيـد بشروط السلامة العامة - أو لإنزال راكب قد اخل بالنظام العام ، وتتمثل خسائر شركات الطيران - بدفع الرسوم والضرائب في دولة المطار الذي سوف تهبط فيه اضطرارياً - تفريغ الوقود من الطائرة كي تتمكن من الهبوط بسلام ، ومن المسلم به أن قائد الطـائرة لا يستطيع الهبوط بالطائرة إلا ضمن وزن معين ، فإذا كان الوزن زائداً عن الحد المطلوب يجب إفراغ الوقود و إلا تعرضت الطـائرة والمسافرين إلى كارثة ، وتقدر حجم خسارة تغيير الاتجاه أو الهبوط الاضطراري بمائة ألف دولار حسب التقارير الصادرة عن هيئة سلامة النقل الجوي الاسترالية وللمزيد أنظر في الموقع التالي Transport Safety Report(ATSB), (On-Line),available : www.skybrary.aero تاريخ الدخول للموقع 1\3\2013 .

(3) محيو، حسن، مرجع سابق، ص 211.

(4) ياملكي، اكرم، مرجع سابق، ص117.

(5) وقد أكدت على ذلك المادة(78) من قانون التجارة الأردني على أن "...الأمتعة اليدوية لا تدخل في العقد ، ولا يكون الناقل مسئولاً عنها ،إلا إذا أقام المتضرر البينة على ارتكابه خطأً معيناً ".

ثانياً : التزامات الناقل الجوي :-

لقد افرد قانون الطيران المدني الأردني لعام 2007 في الفصل الخامس منه أحكاماً تنظيميه تتضمن التزامات الناقل الجوي تجاه الأشخاص ، وتستقى هذه الأحكام من اتفاقية شيكاغو لعـام 1944 التي تتضمن مجموعة من القواعد المنظمة للملاحة الجوية ، وتحدد الشروط الواجـب توافرها في الطائرة لضمان سلامة وأمن الركاب ، والتدابير الازمة لتسهيل الملاحة الجويـة ، وسوف نتناول هذه الالتزامات بشيء من التفصيل تسهيلاً للوصول إلى حالات قيـام مـسؤولية الناقل و أسباب إعفائه منها .

1- الالتزام بتجهيز طائرة صالحة للطيران :

يلتزم الناقل بإعداد طائرة جاهزة وصالحة للطيران ، فضلاً عن ذلك يلتزم بالحصول على تصريح للطيران ، وتكون الطائرة صالحة للطيران إذا حصلت على شهادة صـلاحية الطـائرة للطيران من المرجع المختص ، كما أشارت إلى ذلك المادة(27)من قانون الطيران على أنـه " لا يجوز لأي طائرة أن تطير في الفضاء الجوي للمملكة ، إلا إذا كانت تحمل شهادة صـلاحية للطيران سارية المفعول ..... الخ" [(1)]، و نصت المـادة (31) مـن اتفاقيـة شـيكاغو علـى

---

(1) المادة (27) من قانون الطيران المدني الأردني السابق ، وتجدر الملاحظة أن هيئة تنظيم الطيران المدني الأردني تتـولى مهمـة إصدار التراخيص للطائرات بالطيران ومنحها شهادة الصلاحية ، بشرط التقيد بتحقق الشروط الواردة في المادة(28\أ)مـن قـانون الطيران المدني الأردني والواردة على النحو التالي :

1. أن تكون الطائرة مسجلة في السجل الوطني أو مسجلة في دولة أخرى وفقاً لقواعد التسجيل في تلك الدولة ، أو مسجلة وفقاً لقواعد التسجيل الدولي ،2. أن تكون الطائرة صالحة للطيران ويثبت ذلك بشهادة صلاحية للطيران سارية المفعول وصـادرة عـن الدولـة المسجلة فيها الطائرة أو معتمدة منها ، 3. أن تحمل الطائرة الوثائق والسجلات المتعلقة بتسجيلها والمعتمدة بموجب قـوانين وأنظمـة دولة التسجيل ، وأن تحمل بصورة ظاهرة العلامة العامة والعلامات الأخرى المحددة وفق قواعد دولة التسجيل ،4. أن تكون مجهـزة بالأجهزة والمعدات المقررة في القوانين والأنظمة والتعليمات الصادرة عن الجهات المختصة في دولة التسجيل ،5. أن يكون أعـضاء هيئة القيادة حائزين على إجازات سارية المفعول صادرة عن السلطات المختصة في دولة التسجيل أو معتمدة منها ، 6. أن تكـون -

ضرورة اقتناء الطائرة لشهادة صلاحية في الطيران من المرجع المختص في الدولة وجاء بها

" Every aircraft engaged in international navigation shall be provided with a certificate of airworthiness issued or rendered valid by the State in which it is registered." [1]

2- الالتزام بنقل الراكب وأمتعته من نقطة المغادرة إلى نقطة الوصول دون تأخير [2]:

للناقل استخدام أية وسيلة تتضمن نقطتي المغادرة والوصول ، وبيان نقاط التوقف لإتمام نقل الراكب في الميعاد المحدد المتفق عليه في تذكرة السفر دون تأخير ، مع الالتزام بنقل المسافر بواسطة النقل المتفق عليها [3]، ويلتزم الناقل بتعويض الراكب عن الضرر الذي ينشأ عن تأخير الراكب أو أمتعته إلى نقطة الوصول المتفق عليها [4].

3- الالتزام بالمحافظة على سلامة الركاب وأمتعتهم [5]:

بهذا الصدد أشارت المادة (29\أ) من قانون الطيران المدني الأردني على التزام مشغل الطائرة بإرشاد ركاب الطائرة عن أحزمة المقاعد ، ومنافذ الطوارئ ، وأطواق النجاة ، وأجهزة الأكسجين ، وتجهيزات الطوارئ المعدة للاستعمال الشخصي وصيانتها بشكل دوري ، وجاء بها "يلتزم مشغل الطائرة بتجهيزها بالمعدات والأجهزة المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو وفي

الطائرة مؤمنة تأمينا شاملا لجسم الطائرة ولصالح طاقمها وركابها والبضائع المنقولة على متنها ولصالح الغير وفقا للقواعد المقررة من المجالس .

(1) *Chicago Convention,(1944),Article 31*,(On-Line) ,available: متوفر على الموقع التالي www.icao.int/publication/Documents/7300_orig. تاريخ الدخول للموقع 1\3\2013 .

(2) محيو، حسن، مرجع سابق، ص 210.

(3) العريني، محمد فريد، مرجع سابق، ص168.

(4) المادة (19) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999، وتجدر الملاحظة انه يتوجب على الراكب في حال مخاصمة الناقل والمطالبة بالتعويض عن التأخير، أن يثبت الضرر الذي لحق به جراء التأخير ، ومجرد التأخير فقط دون ضرر لا يرتب التعويض ، ومثال ذلك ، الضرر الذي يصيب الراكب عند فوات الفرصة عليه في إبرام صفقة تجارية معينة أو التسجيل في جامعة .....الخ ، وهذا ينسجم مع القواعد العامة بنظرية الضرر في القانون المدني الأردني .

(5) رضوان، ابوزيد، مرجع سابق، ص 317.

التعليمات الصادرة عن المجلس ويشترط أن تكون هذه الأجهزة صالحة للاستعمال وان يقوم مشغل الطائرة بصيانتها" ، وأناطت المادة (45\أ) بمسؤولية قائد الطائرة باتخاذ كافة الإجراءات الازمة المتعلقة بمعايير السلامة الجوية لضمان سلامة الطائرة والركاب ، وجاء بها " قائد الطائرة مسؤول عن قيادة الطائرة وهي في حالة طيران وعليه أن يتخذ الإجراءات الأزمة لضمان سلامة الطائرة" [1]، وبمقتضى هذا الالتزام يلتزم الناقل بموجب المادة(3\3)من اتفاقية مونتريال بتسليم الراكب بطاقة تعريف عن كل قطعة من الأمتعة المسجلة ، بيد أن عدم التزام الناقل بتسليم الراكب بطاقة الأمتعة المسجلة لا يؤثر على قيام مسؤولية الناقل أو على وجود العقد أو صحته [2]، والعلة من هذا الالتزام هو التمييز بين الأمتعة المسجلة و الأمتعة غير المسجلة ، ومن المسلم به أن أحكام اتفاقية مونتريال أخضعت الأمتعة المسجلة لقاعدة الخطأ المفترض بينما أخرجت الأمتعة غير المسجلة من هذه القاعدة ، وأناطت بصاحب الأمتعة غير المسجلة عبء إثبات خطأ الناقل أو أحد تابعيه أو وكلائه [3].

4- الالتزام بإيصال المسافر سالماً إلى مكان الوصول [4]:

تقتضي مسؤولية الناقل الجوي بموجب القواعد العامة في عقد النقل إيصال المسافر سالماً إلى مكان الوصول وفي الوقت المحدد بتذكرة السفر [5]، وبعكس ذلك تنشئ مسؤولية الناقل و يترتب عليه تعويض الراكب عن الأضرار التي قد تلحق به جراء عدم تقيد الناقل الجوي بشروط السلامة العامة ، بيد أن مسؤولية الناقل تقوم على أساس قاعدة (الخطأ المفترض) حتى

---

[1] المادة (45\أ) من قانون الطيران المدني الأردني لسنة 2007.
[2] المادة(3\5) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.
[3] المادة(17\2) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.
[4] موسى، طالب حسن، مرجع سابق، ص 134.
[5] المادة (77\2) من قانون التجارة الأردني رقم(12)لسنة1966.

لو اتبع شروط السلامة العامة ، ما لم تتوفر حالة من حالات الإعفاء من المسؤولية ، ويقع على عاتق الناقل عبء إثبات اتخاذه كافة الاحتياطات الأزمة لمنع وقوع الـضرر ، أو أن الـضرر حدث بسبب الراكب أو ساهم في وقوعه [1]، وعلى هذا يلتزم الناقل بتحقيـق نتيجـة بإيـصال المسافر سالماً إلى مكان الوصول ، ولا يكفي بذل الناقل عناية الرجل المعتاد [2].

5- الالتزام بالتأمين على الطائرة :

ونظراً للأثر الذي يترتب على الحادث الجوي ؛ من إلزام الناقل الجوي بـدفع تعويـضات طائلة قد يعجز عن الوفاء بها لمصلحة المتضررين من الركاب والشاحنين ، والتي قد تعـرض شركة النقل للإفلاس [3]، ألزم قانون الطيران المدني الأردني 2007 الناقل الجوي في المادتين (28\أ\6) و (57) بأن تكون الطائرة مؤمنة تأميناً شاملاً عن الأضرار التـي تلحـق بالركـاب والطاقم والأمتعة والبضائع على متن الطـائرة أو علـى سـطح الأرض ، وألزمـت اتفاقيـة مونتريال1999 الناقل الجوي في المادة (50) بان يحتفظ بقدر كاف من التامين يغطـي كافـة الأضرار التي تترتب عن الحادث الجوي ، وهذا شرطٌ بديهي إعمالاً لنص المـادة (28) مـن قانون الطيران الأردني التي اشترطت أن تكون الطائرة مؤمنة تأميناً شـاملاً للحـصول علـى تصريح للطيران في فضاء إقليم المملكة ، وللحد من آثار المسؤولية التي قد تقع علـى عـاتق الناقل الجوي و الناجمة عن حوادث الطيران [4].

---

[1] خالد، عدلي أمير(2006).عقد النقل الجوي،الاسكندرية: دار الجامعة الجديدة، ص68.

[2] وبمقتضى هذا الالتزام منحت القواعد العامة الناقل بعض الضمانات حتى يتمكن من تنفيذ التزامه وإيصال الراكب سالماً إلى مكـان الوصول ، وقد أشارت الفقرات (ج)و(د) من المادة (41) من قانون الطيران المدني الأردني على حق الناقل بإلقـاء البـضاعة مـن الطائرة ، وإنزال الراكب الذي يشكل خطراً على حياة الركاب ، ومما تجدر إليه الإشارة بأنه لم يرد مثل هـذا الـنص فـي اتفاقيـة مونتريال لعام 1999 .

[3] عبد الجليل، يسرية(2007).المسئولية عن الأضرار الناشئة عن عيوب تصنيع الطائرات،الاسكندرية: منشأة المعارف، ص298.

[4] وعلى ضوء زيادة استعمال النقل الجوي ، تجدر ألإشارة إلى أن التقرير الصادر عن منظمة الأيكاو (ICAO) والمتعلق بـسلامة الطيران المدني لعام 2011 أشار إلى أن معدل حوادث الطيران بلغت لعام 2010 (121 حادث) ، ومعدل الوفيات في نفس العام -

6- الالتزام بتطبيق معايير السلامة الجوية :

إزاء الخسائر التي تتعرض لها شركات النقل الجوي بسبب حوادث الطيران الناجمة عـن مخالفتها لمعايير السلامة الجوية ، والحد من الوفيات والمحافظة على أرواح المسافرين ، ممـا حدا بمنظمة الطيران المدني بوضع برامج لمراقبة السلامة الجوية للحد من حوادث الطيـران ، وتجدر الملاحظة بان مجلس هيئة تنظيم الطيران المدني الأردني هو من يتولى مهمـة وضـع التعليمات الخاصة لحفظ السلامة الجوية والأمن على متن الطائرة ، بالتعـاون والتنـسيق مـع الاتحادات والمنظمات الدولية ذات الصلة [1]، وتبنت منظمة الطيران المدني(الايكـاو) وضـع برامج لمراقبة السلامة الجوية ، والحد من الحوادث الجوية ، وتولت بوضع 18 ملحقاً لاتفاقية شيكاغو لعام 1944 ومن أهم هذه الملاحق الملحق الأول والثاني والسادس [2].

- بلغت (707) ، وعدد الرحلات التجارية المنتظمة بلغت (30 مليون رحلة بالسنة) ، للمزيد أنظر حالة سلامة الطيران العـالمي لسنة 2011 والمتوفر على الموقع www.icao.int. تاريخ الدخول إلى الموقع31\1\ 2013 .

[1] المادة(12\ث) من قانون الطيران المدني الأردني لسنة 2007 .

[2] وجاء في الملحق الأول على ضرورة حيازة الطيارين والمهندسين والملاحين الجويين للإجازات ، وتدريبهم تدريباً ملائماً للحد من الخطأ البشري إلى أقصى حد ممكن ، وأشارت في الملحق الثاني إلى متى وكيفية استعمال قواعد الطيران البصري وقواعد الطيـران الآلي ، وأسندت المسؤولية إلى قائد الطائرة في حال الاعتماد على الطيران البصري إذا خالف الشروط المتعلقـة بـذلك ، وأناطـت بالمسؤولية على قاعدة المراقبة الجوية التي تتولى عملية التوجيه لقائد الطائرة في حال استخدام الطيران الآلي ، ومن الإرشادات التي أشارت إليها في حال استخدام الطيران البصري أن تكون الطائرة بعيدة عن السحب بمسافة لا تقل عن 1500 متر في الاتجاه الأفقي و300 متر في الاتجاه الرأسي ، وان يحتفظ قائد الطائرة برؤية أمامية لا تقل عن ثمانية كيلو متر ، وألا يستعمل الطيران البـصري ليلاً لمنع حوادث التصادم ، وجاء في الملحق السادس على ضرورة توفر معدات الاتصال في الطائرة ، وإجراء الصيانة ، والاحتفاظ بوثائق الطائرة ، وتوزيع الحمولة وتثبيتها ، وأناطت بقائد الطائرة مسؤولية التحقق من جاهزية الطائرة للطيران ومطابقتهـا لـشروط السلامة الجوية ، فضلاً عن ذلك اشتمل هذا الملحق على ضرورة تحديد مدة الطيران ، وعلى إلزام مشغل الطائرة بمنح إفراد الطـاقم فترات كافية للراحة للحد من حوادث الطيران ، وللمزيد أنظـر الموقـع التـالي: *The Convention On International Civil Aviation ,Annexes 1-18* ,(On-Line)available :WWW.ICAO.INT

ويجب أن لا نغفل دور اتحاد الآياتا في توفير شروط السلامة العامة من خلال البرامج التي تعدها بهذا الخصوص ، حيث قامت بإعداد برنامج (تدقيق السلامة التشغيلية) لشركات الطيران ، ويهدف للحد من حوادث الطيران ، حيث أثبتت نتائج هذا البرنامج أن النـاقلين الجويين المسجلين في هذا لبرنامج لديهم معدل اقل بنسبة 44% من الناقلين الجويين غير الأعضاء فيه ، ويشمل هذا البرنـامج علـى المجالات التي تعتبر المؤشر الرئيس لقدرة شركات الطيران على توفير السلامة التشغيلية والمتمثلة بإدارة وتنظيم الشركات ، وعمليات الطيران ، وتوزيع الرحلات ، وصيانة الطائرات ، وعمليات قمرة القيادة ، وعمليات الشحن والأمن التشغيلي ..الخ. وتجدر الملاحظة أن اتحاد الآياتا يقوم بشطب شركات الطيران التي تخضع للتدقيق المتكرر ولا تقوم بإجراء التصحيح بناء على نتائج التدقيق وللمزيد -

7- الالتزام بالتحقق من استيفاء الركاب للمستندات اللازمة للخروج أو الدخول إلى المملكة الأردنية :

أشارت الفقرة (هـ)من المادة (41) من قانون الطيران المدني الأردني على ضرورة اقتناء الراكب للمستندات الضرورية للدخول أو الخروج من الأردن(وثيقة السفر ، تأشيرة الدخول) ، وعلى الناقل الجوي التأكد من صحة ذلك ، وبخلاف ذلك يتحمل الناقل الجوي المسؤولية عن الضرر الذي قد يلحق بالراكب جراء عدم السماح له بالدخول إلى المملكة أو الخروج منها ، وذلك إعمالاً لنص الفقرة (هـ) من المادة (41) التي رتبت الجزاء على عدم التقيد بهذا الالتزام وجاء بها " على الناقل الجوي التحقق من استيفاء الركاب للمستندات اللازمة للدخول إلى المملكة أو الخروج منها إلى المطار المقصود ويتحمل الناقل الجوي ما ينجم عن تقصيره " [(1)].

8- الالتزام بدفع مبالغ معجلة :

قضت اتفاقية مونتريال لعام 1999 في المادة (28) أنه على الناقل أن يدفع للمتضررين من حوادث الطيران مبالغ معجلة ، وهذه المبالغ لا تعد اعترافاً منه بالمسؤولية ، ويمكن خصمها من المبالغ التي يحكم بها على الناقل الجوي في نهاية الدعوى ، حيث جاء بها " في حال حوادث الطائرات التي ينتج عنها وفاة ركاب أو إصابتهم ، على الناقل أن يدفع دون إبطاء إذا كان ملزماً بموجب قانونه الوطني مبالغ مسبقة إلى الشخص الطبيعي أو الأشخاص الطبيعيين الذين يحق لهم أن يطالبوا بالتعويض لتلبية احتياجاتهم الاقتصادية العاجلة ، ولا تشكل هذه المبالغ اعترافاً بالمسؤولية ، ويجوز حسمها من أي مبالغ يدفعها الناقل كتعويض في وقت لاحق

- أنظر الموقع التالي: وثيقة مقدمة من اتحاد الآياتا في المؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة لعام 2010 المنعقد في منظمة الطيران المدني الايكاو ومتوفر على الموقع www.Iata.Org/Iosa وتم الدخول للموقع بتاريخ 5\2\2013.

(1) المادة (41\هـ)من قانون الطيران المدني الأردني لسنة 2007.

" ومما تجدر إليه الملاحظة في هذا المقام أن اتفاقية وارسـو لعـام 1929 ومـا تلاهـا مـن بروتوكولات معدلة قد خلت من شرط الدفعات المسبقة .

الفرع الثاني

الآثار الناشئة عن عقد نقل البضائع

ينعقد عقد نقل البضائع بمجرد ارتباط الإيجاب الصادر من المرسل مع قبـول الناقـل[1] ، وعلى اثر ذلك تقوم التزامات كل من المرسل والناقل في مواجهة كل منهما للآخر ، وتبدأ هـذه الالتزامات من لحظة إبرام عقد النقل مروراً باستلام وتسليم البضاعة وحراستها وشحنها ونقلهـا عبر الطائرة ، وصولاً إلى تسليمها للمرسل إليه أو إعادة تسليمها للمرسل ، ويمكن استنباط هذه الالتزامات من اتفاقية مونتريال لعام 1999 ، والقواعد العامة الواردة في قانون التجارة الأردني لعام 1966.

وللوقوف على محتوى هذه الالتزامات سوف يتناول الباحـث أولاً التزامـات المرسـل ثـم التزامات الناقل الجوي.

أولاً : التزامات المرسل :-

1- الالتزام بدفع أجرة النقل [2]:

إذا انعقد عقد نقل البضائع مستوفياً لركنه وشروطه كان نافذاً ولازماً لطرفيه ، ووجب على طرفيه الوفاء بما يلزمهما به العقد من حقوق ، وعلى هذا يعد الالتزام بدفع الأجـرة مـن أهـم الالتزامات التي تقع على عاتق المرسل ، ولا يتوقف عقد النقل على شرط دفع الأجرة [3]، فعقد

---

[1] المادة(87)من القانون المدني الأردني رقم(43) لسنة 1976.

[2] ياملكي، أكرم، مرجع سابق، ص128.

[3] المادة(199)من القانون المدني الأردني.

النقل لا يعدو أن يكون من العقود الرضائية ، والأصل العام أن يتم تحديد الأجرة مسبقاً بين طرفي العقد ، وقد يتم الاتفاق على دفع الأجرة عند إبرام العقد ويلزم المرسل بدفعها ، وقد يتم الاتفاق على دفع الأجرة من قبل المرسل إليه [1]، وفي حال امتناع المرسل أو المرسل إليه عن دفع الأجرة ، تنشأ حقوق الناقل بمقتضى المادة (203) من القانون المدني الأردني ، ومن المسلم به أن عقد النقل الجوي من العقود الملزمة للجانبين ، لذلك يمكن للناقل أن يتمسك بالدفع بعدم التنفيذ ، والامتناع عن نقل البضائع إذا تم الاتفاق على دفع الأجرة من قبل المرسل وامتنع عن ذلك ، و\أو الامتناع عن التسليم إذا كان المرسل إليه مكلف بدفع الأجرة ، أو أي مستحقات أخرى حسب شروط العقد وامتنع عن ذلك ، فضلاً عن ذلك يتمتع الناقل بموجب القواعد العامة بحق حبس البضائع لحين دفع الأجرة ، أو أي مستحقات أخرى حسب شروط العقد [2].

2- التزام المرسل بتسليم البضائع إلى الناقل والإفصاح عن طبيعتها :

بمقتضى ذلك يلتزم المرسل بتسليم الناقل البضائع (محل الالتزام) لتمكينه من تنفيذ التزامه ، علماً بأن عقد النقل لا يتوقف على شرط تسليم البضاعة [3]، نظراً لكون عقد نقل البضائع من العقود الرضائية ، وينبثق عن هذا الالتزام جملة من الالتزامات ، كالتزام المرسل بتقديم الوثائق الضرورية لإتمام إجراءات الجمارك قبل تسليم البضائع للمرسل إليه ، بيد أن الناقل غير ملزم بالتثبت من صحة هذه الوثائق أو كفايتها [4]، وأجازت المادة(6) من اتفاقية مونتريال 1999 للناقل إلزام المرسل بتقديم ما يفيد طبيعة البضائع ، إذا كانت إجراءات الجمارك والأمن العام في بلد المغادرة أو الوصول تتطلب الكشف على البضائع ، وعليه إعلام الناقل عن الأشياء الثمينة

---

(1) محيو، حسن، مرجع سابق، ص214.

(2) المادة (75) من قانون التجارة الأردني ، والمواد(387و388)من القانون المدني الأردني.

(3) سامي، فوزي محمد، مرجع سابق، ص243 ، والمادة(70) من قانون التجارة الأردني.

(4) المادة (16\1و2) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

وقيمتها ، وإلا ترتب في حال ضياع الأشياء الثمينة مثل (الأوراق النقدية ، الـسبائك الذهبيـة) بتعويض المرسل على أساس الوزن وليس القيمة ، وذلك بدلالة المـادة (3\22) مـن اتفاقيـة مونتريال 1999، وعليه بيان الأشياء الهشة أو القابلة للتلف وبيان عدد الطرود ووزنها [1]، وإذا اقتضت طبيعة البضائع أو شروط العقد على تغليف أو تعبئة أو حزم البضائع بشكل معين يتعين على المرسل التقيد بذلك .

3- التزام المرسل بصحة البيانات والإقرارات التي يقدمها بشأن البضائع :

نظمت الفقرات (1و2 و3) من المادة (10) من اتفاقية مونتريال 1999 التزام المرسل عن صحة البيانات والإقرارات التي يقدمها بنفسه ، أو بواسطة وكيله بـشأن البـضائع المرسـلة ، ومسؤوليته بالتعويض عن الضرر الذي يلحق بالناقل ، أو الغير الذي يكون الناقل مسؤولاً تجاهه ، إذا كانت هذه البيانات أو الإقرارات غير صحيحة أو ناقصة ، وبالمقابـل مـسؤولية الناقـل بالتعويض عن الضرر الذي يلحق بالمرسل ، أو الغير الذي يكون المرسل مـسؤولاً تجاهـه إذا تولى الناقل أو من ينوب عنه مهمة تدوين هذه البيانات ، أو الإقرارات غير الصحيحة أو كانت غير كاملة .

ثانياً : التزامات الناقل الجوي :-

1- التزام الناقل بالمحافظة على البضائع [2]:

عالجت المادة (18) من اتفاقية مونتريال 1999 هذا الالتزام بان رتبت الجزاء عن الضرر الناشئ عن تعيب أو تلف أو ضياع البضائع إذا وقع خلال عملية النقل الجوي ، وبمقتضى ذلـك

---

[1] المادة(71\1و2) من قانون التجارة الأردني.

[2] العريني، محمد فريد، مرجع سابق، ص 168.

يلتزم الناقل بالمحافظة على البضائع وإيصالها سليمة إلى مكان الوصول ، ولكـن متـى تبـدأ مسؤولية الناقل بالمحافظة على البضائع ؟ أجابت على ذلك الفقرة الأخيرة من المادة(18\1) من اتفاقية مونتريال بقولها " يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف البـضائع أو ضياعها أو تعيبها بشرط أن يكون الحدث الذي ألحق الضرر على هذا النحو قد وقع فقط خـلال النقل الجوي" [(1)]، وتبدأ هذه الفترة عادة من لحظة تسليم البضائع ؛ أي من لحظة التسليم الفعلـي للناقل سواء تم في مخازن المرسل أو مطار القيام أو مكان التسليم المتفـق عليـه ، ومـروراً بشحنها على متن الطائرة ، ووصولاً لتسليمها إلى المرسل إليه [(2)]، ومن هنـا تقـوم مـسؤولية الناقل وتنتهي بالمحافظة على البضائع وحراستها ، ومتى تسلم الناقل البضائع يتعين عليه التحقق من صحة التغليف أو التعبئة حسب شروط العقد ومطابقتها لسند الشحن الجوي إن وجد ، وإبداء تحفظاته عند وجود عيب في البضاعة أو الحزم أو التغليف [(3)]، وإلا عد ذلك قرينة علـى أنهـا استلمت سليمة ، ثم عليه توزيعها وتثبيتها في الطائرة بشكل أصولي من أجل المحافظة عليها ، وذلك إعمالاً وتطبيقا لمبادئ شروط السلام الجوية ، ومراعاةً لسلامة البضائع والطائرة [(4)].

ويثور التساؤل : هل يلتزم الناقل وبصورة مطلقة بالمحافظة على البضائع أثنـاء عمليـة النقل الجوي ؟ الجواب : لا ، حيث أوردت المادة (41\ج) من قانون الطيران المدني الأردنـي استثناءاً على ذلك ، بأن منحت الناقل حق التخلي عن حراسة البضائع وإلقائها خـارج الطـائرة لأسباب تتعلق بسلامة الطائرة ، وجاء بها " لا يكون الناقل الجوي مسؤولاً تجاه الـشاحن عـن إلقاء البضائع المشحونة أثناء الطيران لأسباب تتعلق بسلامة الطائرة ، شريطة أن يكون الناقـل

---

(1) المادة(18\1)من اتفاقية مونتريال لسنة 1999 .

(2) رضوان، ابوزيد(د .ت).القانون الجوي (قانون الطيران التجاري)، (د.م):دار الفكر العربي، ص307 .

(3) موسى، طالب حسن، مرجع سابق، ص 118، والمادة (72\2) من قانون التجارة الأردني .

(4) العريني، محمد فريد، مرجع سابق، ص168 .

الجوي وتابعوه قد اتخذوا جميع التدابير اللازمة لتفادي الضرر"، وبخلاف ذلـك يلتـزم الناقـل بالتعويض .

2- التزام الناقل بإيصال البضائع سليمة إلى مكان الوصول وفي الوقت المحدد [(1)]:

فضلاً عن التزام الناقل بالمحافظة على البضائع ، يتعين عليه إيصالها سالمة وفي الوقـت المتفق عليه ، وإذا لم يتفقا على مدة معينة فيتعين الوصول حسب ما هو متعارف عليه[(2)] .

لقد أغفلت اتفاقية مونتريال والتشريعات الأردنية المعنية بهذا المخصوص عن إيراد أحكاماً خاصة بإلزام الناقل بإيصال البضائع سليمة إلى مكان الوصول ، وفي الوقت المحدد على غرار المادة (1\77) من قانون التجارة التي ألزمت الناقل(براً) بإيصال المسافر سـالماً إلـى مكـان الوصول ، ولكن يستفاد من المواد (18و19) من اتفاقية مونتريال 1999 ، والمادة(55\ج\1) من قانون الطيران المدني الأردني ، والمادة (291) من القانون المدني الأردني ، وما اسـتقر عليه الفقه والقضاء أن العناية بالبضائع تتطلب عناية خاصة للوقاية من الأضرار التي قد تلحق بالبضائع أو الأشخاص أو حتى الطائرة ، وأن مسؤولية الناقل مفترضة قابلة لإثبات العكس بأنه لم يكن مقصراً في المحافظة على البضائع ، وانه اتخذ كافة الاحتياجات الازمة لمنـع وقـوع الضرر وإيصال البضائع سليمة ، وعلى هذا يتعين عليه في هذا الجانب بذل العناية الازمة فقط لدرء المسؤولية [(3)]، ويلاحظ في المواد (4) و(71) من قانون التجارة الأردني ، بان المـشرع قد منح القاضي سلطة تقديرية بتطبيق أحكام العرف السائد عند عدم اتفاق أطراف العقد على

---

(1) العريني، محمد فريد، مرجع سابق، ص 168 .

(2) موسى، طالب حسن، مرجع سابق، ص120 .

(3) ياملكي، أكرم، مرجع سابق، ص134 ، ورضوان، أبوزيد، مرجع سابق، ص309 ، وهذا ما يميز مسؤولية الناقل الجوي في نقل الأشخاص التي تتطلب تحقيق نتيجة بإيصال المسافر سالماً إلى مكان الوصول ، على خلاف نقل البضائع التي لا تتطلب تحقيق نتيجة لإيصال البضائع سليمة وفي الوقت المحدد .

موعد معين لإيصال البضائع إلى نقطة الوصول ، بيد أن المواد (18و19) من اتفاقية مونتريال 1999 قد رتبت الجزاء في حال تراخي الناقل بالمحافظة على البضائع ، وإيصالها سليمة في الوقت المحدد ، وألزمت الناقل بالتعويض عن الضرر الناشئ عن التأخير أو الضياع أو التلف أو تعيب البضائع .

3- التزام الناقل بإخطار المرسل إليه بوصول البضائع وتسليمه البضائع :

نصت المادة (1\13) من اتفاقية مونتريال 1999 على حق المرسل إليه في مطالبة الناقل بتسليمه البضائع ، وبمقتضى الفقرة الثانية من المادة السابقة ، يلتزم الناقل بإخطار المرسل إليه بمجرد وصول البضائع وتسليمه البضائع بعد أن يقوم بدفع الأجور المستحقة إذا كانت شروط العقد تقضي بذلك ، وقد أضافت الفقرة الثالثة الجزاء على مخالفة الناقل لهذا الالتزام ، وجاء بها " إذا أقر الناقل بضياع البضائع ، أو إذا لم تكن البضائع قد وصلت بعد انقضاء سبعة أيام على التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه ، يحق للمرسل إليه بأن يطالب الناقل بالحقوق الناشئة عن عقد النقل" [1].

يستنتج الباحث مما سبق أن عقد النقل الجوي ثنائي في تكوينه ثلاثي في آثاره ، وعلى هذا تثار عدة تساؤلات حيث أن المرسل إليه ليس طرفاً في عقد النقل ، فما هي الأسس القانونية التي يستند إليها في المطالبة بالحقوق الناشئة عن العقد ؟ وهل يتعارض ذلك مع مبدأ نسبية آثار العقد ؟ وما هي الإجراءات الواجب إتباعها في حال رفض المرسل إليه استلام البضائع أو تعذر الوصول إليه أو الاتصال به ؟ .

---

[1] المادة(3\13)من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

من خلال استقراء نص المادة (13) بفقراتها الثلاث والمادة (14) من اتفاقية مونتريال 1999 يلاحظ الباحث بأنها منحت المرسل إليه حق المطالبة بتسليم البضائع ، فضلاً عن حقه بالمطالبة بالتعويض ، وبالرجوع إلى القواعد العامة في القانون المدني ، استنتج الباحث بان آثار العقد لا تنصرف إلى الغير- وملزمة لطرفية فقط - ولا ينشأ حقوقاً للغير إعمالاً لقاعدة نسبية آثار العقد ، حيث جاء في المادة (110) من القانون المدني الأردني على أن " من باشر عقداً من العقود بنفسه ولنفسه فهو الملزم دون غيره بما يترتب عليه من أحكام " ، وقد ورد في المادة (207) من نفس القانون استثناءاً على قاعدة نسبية آثار العقد ، وانسحاب حقوق العقد إلى الخاف الخاص ، وفي هذه الحالة يعد المرسل إليه من الخلف الخاص الذي يتلقى من سلفه (المرسل) ملكية البضائع ، ومما يؤكد ذلك أن شروط انصراف آثار العقد إلى الخلف الخاص (المرسل إليه) تشترط أن يكون عقد النقل الذي انشأ حقوقاً والتزامات لطرفيه سابقاً على انتقال البضائع من السلف إلى الخلف (من المرسل إلى المرسل إليه) [1]، وان تكون الحقوق (تسليم البضائع ،المطالبة بالتعويض) والالتزامات (دفع الأجرة أو أي مستحقات أخرى حسب شروط العقد) من مستلزمات الشيء (البضائع) التي انتقلت من السلف إلى الخلف ، وفضلاً عن ذلك ما أشارت إليه المادة (210) من نفس القانون السابق والمتعلقة بالاشتراط لمصلحة الغير؛ وهو عقد يتفق بموجبه شخص يسمى المشترط (المرسل) مع شخص آخر يسمى المتعهد (الناقل) أن يؤدي حقاً لشخص ثالث يسمى المنتفع(المرسل إليه) [2]، ويلاحظ بأن هذا العقد يتكون من طرفين المشترط والمتعهد إلا أنه يرتب حقوقاً للغير (المنتفع) الذي لا يعد طرفاً في العقد ، وبالرجوع إلى المادة (210\1) من نفس القانون والذي جاء بها "يجوز للشخص أن يتعاقد باسمه على

---

[1] السرحان، عدنان إبراهيم وخاطر، نوري حمد(2002).مصادر الحقوق الشخصية(الالتزامات).ط1،عمان:دار الثقافة، ص273.

[2] السرحان، عدنان إبراهيم وخاطر، نوري حمد، مرجع سابق، ص282.

حقوق يشترطها لمصلحة الغير إذا كان له في تنفيذها مصلحة شخصية مادية أو أدبية "
ويستخلص الباحث من هذا النص أن قاعدة الاشتراط لمصلحة الغير أيضاً تعد خروجاً عن قاعدة نسبية آثار العقد ، وهذا يتفق مع القواعد العامة في قانون التجارة والمادة (1\12)من اتفاقية مونتريال 1999 ، حيث منحت المرسل حق تسليم البضائع إلى شخص آخر غير المرسل إليه ، أو إعادة البضائع إلى مطار المغادرة ، ويقابلها في ذلك المادة (2\211) من القانون المدني الأردني التي منحت المشترط حقاً بان يحل منتفع آخر محل المنتفع الأول ، أو أن يستأثر المشترط لنفسه الانتفاع من المشارطة .

يستخلص الباحث مما سبق وعلى الرغم أن المرسل إليه أجنبياً عن العقد إلا أن القانون أوجد له حقاً في رفع دعوى مباشرة على الناقل [(1)].

وللإجابة على التساؤل الثالث يرى الباحث انه على الناقل ضرورة إتباع الشروط العامة لاتحاد الاياتا الخاصة بنقل البضائع ، والتقيد بالإجراءات الواردة في قانون دولة الوصول [(2)] .

[(1)] المادة(73)من قانون التجارة الأردني.

[(2)] أنظر في ذلك المادة (1\4\8) من شروط الاياتا لنقل البضائع ، متوفر على الموقع التالي www.Transportrecht.de *Iata Conditions Of Carriage For Cargo* تاريخ الدخول 5\2\2013 ، ولو فرضنا جدلاً أن دولة الوصول هي الأردن على الناقل إتباع الإجراءات التالية : إعلام المرسل برفض المرسل إليه استلام البضائع ، أو تعذر الوصول إليه ، أو الاتصال به ، وانتظار تعليماته لمدة ثلاثون يوما على الأقل حيث أن المرسل يملك الحق بمقتضى المادة (4\12) من اتفاقية مونتريال 1999 التصرف بالبضائع في حال رفض المرسل إليه استلام البضائع أو تعذر الوصول إليه ، أما في حال رفض المرسل استلام البضائع ، أو كانت البضائع سريعة التلف أو يخشى عليها الهلاك ، يتعين على الناقل إتباع الإجراءات التالية : 1. تقديم طلب مستعجل للكشف على البضائع واثبات واقع الحال ، انظر في ذلك (المادة(3\32)من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني رقم(24)لسنة1988 وحتى أخر تعديلاته) ،2. وإذا كانت البضائع لا يخشى عليه التلف أو الهلاك جاز للناقل وضعها في مخازن على حساب المرسل(المادة(144)من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني السابق، والمادة (2\4\8) من الموقع الإكتروني السابق.) ، أما إذا كانت البضائع عرضة للتاف ، أو لتقلب الأسعار ، أو أن قيمتها لا تتحمل نفقات المحافظة عليها ، جاز له تقديم طلب مستعجل لقاضي الأمور المستعجلة لبيعها في الحال وإيداع ثمنها في المحكمة(المادة(3\143)من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني السابق،والمادة(2\4\8) من الموقع الإلكتروني السابق.) ، 3. وحسب تعليمات الاياتا في المادة(2\4\8) إذا قام الناقل بإعادة البضائع إلى مطار المغادرة بناء على طلب المرسل ، فعلى المرسل تحمل كافة مصاريف ونفقات الإعادة ، وفي حال امتناعه أو تراخيه عن دفع مصاريف ونفقات الإعادة خلال 15 يوم من تاريخ الإعادة ، للناقل بيعها بعد عشرة أيام من إشعار المرسل عن نيته ببيع البضائع .

المبحث الثاني

نطاق مسؤولية الناقل الجوي

تطرق الباحث فيما سبق إلى التزامات وحقوق أطراف عقد النقل الجـوي ، ورأينـا أهـم الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل وهي إيصال (المسافر والأمتعة والبضائع) سالمة إلى مكان الوصول ، وإزاء هذه المخالفة يسأل عن تعويض الضرر الذي يلحق بالمـسافرين والبـضائع والأمتعة ، ولكن يثور التساؤل : متى تبدأ وتنتهي هذه المسؤولية ؟.

وللإجابة على هذا التساؤل لابد من دراسة المدى المكاني والزماني لانشغال مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بأطراف عقد النقل الجوي ، وشروط قيـام هـذه المـسؤولية ، وسوف يرجئ الباحث موضوع أساس هذه المسؤولية عند البحث في معايير تحديـد مـسؤولية الناقل الجوي في المبحث الثالث من الفصل الثالث .

وبناء عليه سوف يقوم الباحث بدراسة نطاق مسؤولية الناقل الجوي موزعـاً علـى أربعـة مطالب : المطلب الأول نطاق مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص ، والمطلب الثـاني نطاق مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل البضائع ، وفي المطلب الثالث نطاق مسؤولية الناقـل الجوي في عقد نقل الأمتعة ، في المطلب الرابع نطاق مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير.

المطلب الأول

نطاق مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص

لقد سارت اتفاقية مونتريال لعام 1999 على خُطى اتفاقية وارسو لعـام 1929 وضـيقت النطاق الزمني لانشغال مسؤولية الناقل الجوي في نقل الأشخاص ؛ والسبب في ذلك يعود إلـى

كثرة حودث الطيران عند إعداد اتفاقية وارسو ، وتذليل العوائق أمام شركات الطيران ، ورأينـا فيما سبق ومن خلال المؤتمرات التي أعدتها منظمة الايكاو واتحاد الآياتا بشان السلامة العامـة الجوية وأثرها على تقليل نسبة حوادث الطيران ، فكان الأولى على اتفاقية مونتريال أن تحـدد بوضوح النطاق الزمني والمكاني لانشغال مسؤولية الناقل الجوي في نقل الركاب علـى غـرار حرصها في توسيع النطاق الزمني لمسؤولية الناقل الجوي في نقل البضائع والأمتعة ، كما سوف نرى لاحقاً ، وقد عنيت المادة (17\1) من اتفاقية مونتريال 1999 بتحديـد النطـاق الزمنـي لمسؤولية الناقل الجوي وجاء بها "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالـة وفـاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية بشرط أن تكون الحادثة التي سببت الوفاة أو الإصـابة قـد وقعت فقط على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم " ، ومن استقراء عبارات النص أنف الذكر ، نجد أنه جاء مقتضباً ، ويثير عدة تساؤلات ، هـل تخـرج حالات الوفاة والإصابة الجسدية الناجمة عن حوادث الطيران على سطح الأرض مـن نطـاق المسؤولية ؟ وهل تدخل حالات الوفاة والإصابة الجسدية الناجمة عن حوادث الطيـران خـارج الطائرة وتكون مرتبطة بعقد نقل جوي من النطاق الزمني لمسؤولية الناقل الجوي ؟.

وللإجابة على هذه التساؤلات وجدت أنه لزاماً علينا البحث في شـروط النطـاق الزمنـي لانشغال مسؤولية الناقل الجوي حسب ما ورد في النص السابق ، وحتى تنهض مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الجسدية أو الوفاة لابد من توافر الشروط التالية :

أولاً- الحادث الجوي : لقد اختلف الفقه في تعريف الحادث فمنهم من أخـذ بـالمعنى الـضيق وربط بين الحادث والاستغلال الجوي[1] باعتبار أن الحادث هو : كل واقعة ناجمة عن عمليـة

---

[1] موسى، طالب حسن، مرجع سابق، ص147.

النقل الجوي ومرتبطة به من حيث الاستغلال الجوي للطائرة [1]، ومنهم مـن أخـذا بـالمعنى الواسع وربط بين الحادث وعملية النقل باعتبار أن الحادث هو : كل واقعة يترتب عليها المساس بشخص الراكب سواء كانت متصلة بالاستغلال الجوي أو بعوامل خارجية لا يمكن توقعها [2].

وعلى هذا يمكن القول أن الأخذ بالمفهوم الواسع للحادث سوف يشمل الحوادث الناجمة عـن عمليات الإرهاب والقرصنة وخطف الطائرات ، وهو التعريف الأقرب لمفهوم الحادث الـوارد في روح نص المادة (1\17) من اتفاقية مونتريال 1999 .

ثانياً- أن يقع هذا الحادث أثناء النقل الجوي[3] :

أشارت المادة (17) من اتفاقية مونتريال 1999 على أن مسؤولية الناقل الجوي تتحقـق عن وفاة الراكب أو الإصابة الجسدية إذا كان الحادث وقع على متن الطائرة ، أو أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم [4]، بيد أن الاتفاقية قد أغفلت ومن قبلها ملاحق الاتفاقيات الدولية المعنية بهذا الخصوص عن تحديد ما المقصود بعبارة (صعود الركاب أو نزولهم علـى متن الطائرة) ، هل المقصود وضع الراكب قدمه في حالة المغادرة علـى أول سـلم الطـائرة صعوداً إلى الطائرة ، وعند الوصول الانتهاء من أخر سلم نزول الطائرة ووضع قدمـه علـى أرض المطار أو النفق المتصل بالطائرة عند الوصول ؟.

---

(1) الفقي، عاطف محمد، مرجع سابق، ص74.

(2) موسى، طالب حسن، مرجع سابق، ص149 ، و الفقي، عاطف محمد، مرجع سابق، ص75.

(3) الفقي، عاطف محمد، مرجع سابق، ص79.

(4) تم الإشارة في الملحق (13) لاتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي عند تعريف الحادث إلى تحديد نطاق الحادث وجاء به "Accident, An occurrence associated with the operation of an aircraft which takes place between the time any person boards the aircraft with intention of flight until such time as all such persons have disembarked" ، أنظر في ذلك الموقع التالي *Annex 13 to the convention on international civil aviation* ,chapter 1(On –Line),available :www.rnf.is/media/eydublod/annex_13

لقد تضاربت الآراء الفقهية في ذلك ، فمنهم من قال أن الفترة تبدأ من صالة الانتظار حتى تمام صعوده إلى الطائرة [1]، والبعض الآخر قال تبدأ هذه الفترة من اللحظة التي يغـادر فيهـا المسافر مبنى مطار القيام وتطأ قدمه صحن المطار متوجها إلى الطائرة واكتمال صـعوده إلـى جوفها ، وفي عملية المغادرة منذ اللحظة التي يبدأ فيها الركب في مطار الوصول النزول علـى سلم الطائرة واجتيازه صحن المطار حتى دخوله مبنى المطار [2].

وإزاء هذه الاختلافات يتصور الباحث أن أقرب تعريف لعبارة صعود الركاب أو نـزولهم على متن الطائرة(لتحديد نطاق المسؤولية) تبدأ عند المغادرة (الصعود) من وقت دخول الراكب الطائرة الواقفة على خط سيرها ؛ أي من لحظة وضع قدمه على سلم الطـائرة أو مـن لحظـة الانتهاء من النفق الرابط بين جسم الطائرة وقاعة المغادرين ، وعند الوصـول (النـزول) مـن اللحظة التي يبدأ فيها النزول إلى أخر سلم الطائرة أو عند وضع قدمه في النفـق الـرابط بـين الطائرة وقاعة القادمين ، والسبب في ذلك يرجع إلى عدم ارتباط النفق مع جسم الطـائرة ، وإن مسؤولية النفق تتبع إدارة المطار وليس الناقل الجـوي ، وبخـلاف ذلـك لا يخـضع لأحكـام المسؤولية الواردة في اتفاقية مونتريال 1999 ، ولكن قد تقوم مسؤولية محدث الضرر(كحوادث الانزلاق داخل المطار) وتخضع بالنتيجة لأحكام القانون الوطني [3]، أو يتم الاتفاق على نقـل الراكب من مكاتب الشركة إلى المطار بواسطة مركبات الشركة ، أو أن تهبط الطائرة بعيداً عن النفق ويتم نقل الركاب بواسطة مركبات تعود للناقل ، وفي هذه الحالة أيضاً تقوم مسؤولية الناقل الجوي ولكن تخضع لأحكام القانون الوطني ، والدليل في ذلك ما جاءت به المادة (1\38) من

---

(1) زاهر، فاروق احمد(د.ت).تحديد مسئولية الناقل الجوي الدولي(مجموعة رسائل دكتوراه). (د.م)، ص 285 .

(2) رضوان، أبوزيد، مرجع سابق، ص352-353 .

(3) الفقي، عاطف محمد، مرجع سابق، ص91 ، ومحيو، حسن، مرجع سابق، ص 229-231 ، رضوان، أبوزيد، مرجع سابق، ص 351.

اتفاقية مونتريال التي أخضعت لأحكامها النقل الذي يتم بواسطة الطائرة فقط في حال اختلاط عملية النقل وتم جزء منها بحراً أو براً ، فان هذا الجزء يخضع للقانون الوطني على الرغم من قيام مسؤولية الناقل .

ثالثاً- أن ينشئ عن هذا الحادث ضرر:

إن الضرر المتمثل بالوفاة أو الإصابة الجسدية هو النتيجة الحتمية للحادث ، ولكي تخضع لنطاق المسؤولية الواردة في اتفاقية مونتريال يجب ربطها باستغلال الطائرة حسب المفهوم الضيق لتعريف الحادث ، بيد أن الاتفاقية 1999 أغفلت في المادة (1\17) عن تحديد نوع وماهية الضرر الذي يستوجب التعويض استكمالاً لنطاق المسؤولية [1]، هل هو الضرر المادي أم الضرر المعنوي ؟ وسوف يرجئ الباحث موضوع البحث في نوع وماهية الضرر إلى المبحث الثالث من الفصل الربع .

ومما يعنينا في هذا الموضوع هو الإجابة على التساؤلات التالية : هل أن جميع الأضرار الناشئة عن حوادث الطيران تخضع لأحكام المسؤولية الواردة في اتفاقية مونتريال ؟ وهل الأضرار التي تلحق بالأشخاص أو الأموال جراء سقوط الطائرة ، أو جزء منها على سطح الأرض تستوجب التعويض ؟ .

وبالرجوع إلى نصوص اتفاقية مونتريال 1999 قاطبةً نستنتج أن الأضرار التي تستوجب التعويض وفقًا لأحكام اتفاقية مونتريال هي الأضرار المادية التي تلحق بالأشخاص الناجمة عن الإصابة الجسدية أو الوفاة دون الأضرار المعنوية [2]، وهل تنطبق شروط تطبيق أحكام اتفاقية مونتريال المتمثلة بالنقل بواسطة الطائرة ، وبموجب عقد نقل جوي على الأضرار التي تلحق

---

[1] الفقي، عاطف محمد، مرجع سابق، ص98.

[2] الفقي، عاطف محمد، المرجع الآنف الذكر، ص101.

بالأشخاص على سطح الأرض ؟ الإجابة بالتأكيد هي النفي ، حيث لا توجد علاقة عقدية بين المتضرر والناقل الجوي [1]، إذاً ما هي أساس هذه المسؤولية ؟ بالرجوع إلى القواعد العامة في المسؤولية غير العقدية ، نستنتج أن أساس هذه المسؤولية هو الفعل الضار متى توافرت شروطه (فعل و ضرر وعلاقة سببية)[2]، ومرد ذلك إلى نص المادة (290) من القانون المدني التي تناولت المسؤولية عن حراسة الأشياء [3]، إذاً من هو المسؤول عن تعويض الأضرار التي تحدثها الطائرة على سطح الأرض ؟ ووفق أي الاتفاقيات الدولية التي يخضع لها مبلغ التعويض ؟ وحيث إننا أحوج ما نكون لتدخل القانون واستكمال النقص و المثالب الواردة في الاتفاقية ، فقد عنيت المادة (55\أ) من قانون الطيران المدني الأردني2007 بتعين النطاق الزمني والمكاني لانشغال مسؤولية الناقل الجوي وجاء بها " كل من لحق به ضرر وهو داخل الطائرة أو خارجها أو على سطح الأرض ، وكان الضرر بسبب تشغيل الطائرة في حالة الطيران في إقليم المملكة أو في فضائها الجوي ، فإنه يستحق التعويض بمقتضى الأحكام المقررة في هذا القانون ، وفي المعاهدات الدولية سارية المفعول في المملكة ، وتطبق القواعد العامة في المسؤولية المدنية على التعويض إذا لم يرد نص في هذا القانون أو في المعاهدات الدولية " ، أشار النص إلى تطبيق الاتفاقيات الدولية سارية المفعول في المملكة ، ومن خلال البحث في الاتفاقيات الدولية يستخلص الباحث أن اتفاقية مونتريال قد استبعدت الأضرار التي تحدث على سطح الأرض من أحكامها ، وأشارت اتفاقية روما لسنة 1952 إلى ذلك فهي الأولى بالتطبيق ، ويكون مستثمر الطائرة هو

---

[1] يسريه، عبد الجليل، مرجع سابق، ص284.

[2] رضوان، أبوزيد، مرجع سابق، ص145.

[3] أنظر في ذلك المادة (256و290) من القانون المدني الأردني.

الملتزم بتعويض الأضرار التي تلحق بالأشخاص على سطح الأرض[1]، ويحسب مبلغ التعويض على الأساس المقرر في اتفاقية روما لسنة 1952 [2].

المطلب الثاني

نطاق مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل البضائع

وباستقراء المواد (18\1) و(38) من اتفاقية مونتريال 1999 نرى جلياً حرص واضعي الاتفاقية على توسيع نطاق انشغال مسؤولية النقل الجوي في نقل البضائع على خـلاف نطـاق مسؤوليته في نقل الأشخاص ، وجاء في المادة (18\1) " يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف البضائع أو ضياعها أو تعيبها ، بشرط أن يكون الحدث الذي ألحق الـضرر على هذا النحو قد وقع فقط خلال النقل الجوي " .

ولمعرفة النطاق الزمني لانشغال مسؤولية الناقل الجوي في نقل البضائع ، لابد من البحـث في الشروط حسب ما ورد في النص السابق ، وهي على النحو التالي :

أولاً- الحدث :

أغفلت اتفاقية مونتريال 1999 عن تعريف الحدث تاركة أمر التفسير للفقه والقضاء ، وقد تبنى قانون الطيران المدني الأردني 2007 تعريف الحدث الوارد في اتفاقية شيكاغو وملاحقها

---

(1) يسريه، عبد الجليل، مرجع سابق، ص285.

(2) مشغل الطائرة حسب أحكام المادة (2\2) من اتفاقية روما هو الشخص الذي كان يستعمل الطائرة وقت وقوع الـضرر ، وتجـدر الملاحظة أن أحكام اتفاقية روما لا تسري على الحوادث الناجمة عن تصادم الطائرات في الجو ، ولا تسري على الأضرار التي تحدث على سطح الأرض إذا كان المصاب مرتبط مع مشغل الطائرة برابطة عقدية (عقد النقل الجوي) ، ولا تسري على الأشخاص الـذين يرتبطون مع مشغل الطائرة برابطة التبعية (عقد عمل) ، لطفاً أنظر في ذلـك Rome Convention(1952) " Convention On Damage By Foreign Aircraft To Third Partes On The Surface" ,(On-line), Available :www.assa-int.org

[1]، وعرف بعض الفقه الحدث أو الواقعة على أنها " كل الأسباب الممكنة للضرر سواء أكانت متصلة بعملية النقل أم غير متصلة بها" [2]، وعلى هذا يعد الحدث أو الواقعة أكثر شمولاً في المعنى من الحادث ، حيث قد يصيب البضاعة تلف أو هلاك (كموت الحيوانات لانتشار وباء معين في مقطورة البضائع ، أو سوء التخزين في الطائرة ، أو في المطارات التي نزلت بها الطائرة ، أو في مطار الوصول) دون أن تقع حادثة جوية ، وقد تبنى القضاء الأردني هذا الاتجاه وقضت محكمة التمييز الأردنية على أنه " .... وحيث توصلت محكمة الموضوع أن الشركة المميزة كناقل (لشحنة تحاميل الريفانين) قامت بتخزين البضاعة في مستودعاتها في مطار (هواري بومدين) بتاريخ وصول الشحنة في 2001/6/18 وفي ظرف درجة حرارة 40 درجة مئوية مما أدى إلى تلف الشحنة ، وخلافاً لما ورد بوثيقة الشحن لوجوب حفظ البضاعة في مكان مبرد ، وتوصلت إلى أن تلف الشحنة كان أثناء حراسة الناقل وفقاً لنص المادة 18 من اتفاقية وارسو ، فيكون قرارها واقعاً في محله ....) [3].

ثانياً- أن يقع هذا الحدث خلال النقل الجوي :

لقد عرفت الفقرات الأولى والثالثة من المادة (18) من اتفاقية مونتريال 1999 النطاق الزمني والمكاني لمسؤولية الناقل ، والتي تبدأ من لحظة وضع البضائع في حراسة الناقل ،

---

(1) المادة(2\ب)من قانون الطيران المدني الأردني2007 ، وتم الإشارة في الملحق (13) لاتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي تعريف الحدث على أنه "Incident : An occurrence other than an accident ,associated with operation of an aircraft which affects or could affect the safety operation ، متوفر على الموقع التالي *Annex 13 to the convention on international civil aviation* ,chapter 1(On –Line ,available :www.rnf.is/media/eydublod/annex_13 ، تاريخ دخول الموقع 2013\4\11 ، وقد ورد ضمن نصوص منظمة الطيران المدني عبارتي حدث (Incident)وواقعة(Event) ، وذكرت في الملحق السابع أمثلة على الحدث الخطير (serious incident) كتوقف محرك الطائرة ، والحرائق التي تصيب احد أجزاء الطائرة ، سير الطائرة خارج خط الإقلاع، للمزيد أنظر في *Icao accident/incident reporting manual(Icao doc 9176),appendix 7*,(On-Line),available:www.skybrary.aero/index.php/Icao_Adrep

(2) الفقي، عاطف محمد، مرجع سابق، ص124.

(3) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم(2006\1816)، هيئة خماسية، تاريخ 2007\3\7 ، منشورات مركز عدالة.

(وتشمل فترة وجود البضائع في مخازن الناقل) ، وتنتهي بانتهاء الحراسة ؛ إما بتسليم البضائع للمرسل إليه أو المرسل في مطار المغادرة أو في أي مكان آخر لحين التسليم الفعلي أو التخلص من حراسة البضائع ، فضلاً عن ذلك تشمل هذه الفترة نقل البضائع عبر البر أو البحر تنفيذاً لعقد النقل ولغايات التحميل أو التسليم أو نقلها إلى مركبة أخرى ، ويرجع السبب في اتساع نطاق المسؤولية في نقل البضائع إلى قيامها على فكرة الحراسة وليس مخاطر الطيران [1]، وإذا تعرضت البضائع للضرر خلال الفترة الزمنية(فترة الحراسة) أو المكانية (جواً أو براً أو بحراً) فإن أحكام اتفاقية مونتريال هي الواجبة التطبيق وليس القانون الوطني ، وهذا على خلاف ما رأيناه في نقل الأشخاص الذي يخضع للقانون الوطني إذا وقع الحادث خارج الطائرة .

وقد أكدت المادة (18\4) من اتفاقية مونتريال على فكرة الحراسة والنطاق الزمني والمكاني لانشغال مسؤولية الناقل الجوي بقولها " لا تشمل مدة النقل الجوي أي نقل بري أو نقل بحري أو نقل في مجار مائية خارج المطار ، غير انه إذا حدث مثل هذا النقل تنفيذاً لعقد نقل جوي بغرض التحميل أو التسليم أو النقل من مركبة إلى أخرى فيفترض أن الضرر قد نجم عن حدث وقع أثناء النقل الجوي ......ويعتبر أنه ضمن مدة النقل الجوي " [2]، ثم عادت في نصوص لاحقه وأكدت على فكرة الحراسة والقانون الواجب التطبيق ، حيث جاء في المادة (38\1) من اتفاقية مونتريال " في حال النقل بعدة وسائط الذي يجري جزء منه بطريق الجو

---

(1) الفقي، عاطف محمد، مرجع سابق، ص126.

(2) المادة (18\4)من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

وجزء آخر منه بأي واسطة نقل أخرى تسري أحكام هذه الاتفاقية ..... " [1].

ثالثاً- أن ينشئ عن هذا الحدث ضرر للبضائع :

حتى تقوم مسؤولية الناقل ضمن النطاق ، يجب أن يتحقق الشرط الثالث وينتج عن الحدث الضرر المتمثل بتلف البضائع أو تعيبها أو ضياعها وضمن حراسة الناقل ، وطبقاً لمفهوم المخالفة إذا أصاب البضائع ضرر خارج حدود نطاق الحراسة أو توفرت حالة من حالات الإعفاء من المسؤولية الواردة في المادة (2\18) كوجود خلل كامن في البضائع ، أو بسبب نوعيتها ، أو وجود عيب ذاتي في البضائع فلا مسؤولية على الناقل .

المطلب الثالث

نطاق مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأمتعة

أشارت المادة (2\17) إلى النطاق الزمني والمكاني لمسؤولية الناقل الجوي وجاء فيها " يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف الأمتعة المسجلة أو ضياعها أو تعيبها ، بشرط أن يكون الحدث الذي سبب التلف أو الضياع أو التعيب قد وقع على متن الطائرة ، أو أثناء أي فترة كانت فيها الأمتعة المسجلة في حراسة الناقل ، غير أنه إذا كان الضرر ناجماً وبقدر ما يكون ناجماً عن خلل كامن في الأمتعة أو عن نوعيتها أو عن عيب ذاتي فيها فلا يكون

---

[1] المادة (1\38) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999 ، ولقد ورد ضمن شروط الاياتا في نقل البضائع تحت عنوان (مسؤولية الناقل) ، بان الناقل يكون مسؤولاً عن ضياع أو تلف أو تأخير البضائع ، إذا وقع الحدث أثناء النقل الجوي ، ويشمل الفترة التي تكون فيها البضائع تحت حراسة الناقل أو وكيله ، لطفاً أنظر شروط الاياتا لنقل البضائع ومتوفر على الموقع التالي *Iata Conditions Of - Carriage For Cargo* www.Transportrecht.de - تاريخ الدخول 5\2\2013 .

"Article 11 Carrier's Liability

Carrier is liable to ……..if the occurrence with caused the damage so sustained took place during the carriage by air , for the purposes of this article carriage by air shall comprise the period during which the cargo is in the charge of the carrier or in the charge of its agent .

الناقل مسؤولاً ، وفي حالة الأمتعة غير المسجلة بما في ذلك الأمتعة الشخـصية يكـون الناقـل مسؤولاً إذا كان الضرر ناتجاً عن خطئه أو خطأ تابعيه أو وكلائه " [1]، ولتحديد النطاق الزمني والمكاني لانشغال مسؤولية الناقل الجوي في نقل الأمتعة يجب توافر نفس الشروط الواردة فـي نقل البضائع ، وتجدر الملاحظة أن اتفاقية مونتريال في المـادة (17) ميـزت بـين الأمتعـة المسجلة والأمتعة غير المسجلة التي تكون في حراسة الراكب ، واشترطت حتى تقوم مـسؤولية الناقل عن الأمتعة غير المسجلة أن يكون الضرر ناجماً عن خطأ الناقل أو تابعيه أو وكلائـه ، ومن المسلم به أن التعويض عن ضرر الأمتعة غير المسجلة لا تقوم على فكرة الخطأ المفترض من جانب الناقل ، وإنما على الراكب إثبات أن الضرر نجم بسبب خطأ من الناقل أو أحد تابعيه أو وكلائه ، وبديهي أن تخرج الأمتعة غير المسجلة من نطاق المسؤولية كونها تحـت حراسـة الراكب .

المطلب الرابع

نطاق مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير

تضمنت المادة (19) من اتفاقية مونتريال 1999 نطاق مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل الركاب والأمتعة والبضائع وجاء بها " يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو...الخ " ،

ويلاحظ من خلال استقراء هذا النص أن اتفاقية مونتريال قد حصرت نطاق مسؤولية الناقل الجوي عن ضرر التأخير إذا حدث أثناء النقل جواً ، ولكن ماذا لو تم إلغاء الرحلة ؟ أو لم يـتم

---

[1] المادة(2\17) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

حجز مكان للبضائع أو الأمتعة ؟ أو تأخرت الطائرة بالإقلاع ؟ أو لم يتم حجز مقعد للمسافر ؟ أو تم إعطاء معلومات غير صحيحة عن موعد إقلاع الطائرة ؟ أو تم النزول في مرسى جوي أو إضافة مرسى جوي جديد غير المقرر؟ ، ومن خلال هذه التساؤلات يثار التساؤل التالي : متى يبدأ التأخير الذي يسال عنه الناقل الجوي لتحديد نطاق المسؤولية ؟ .

يرى البعض أن التأخير في نقل الأشخاص يبدأ من لحظة الإقلاع حتى الهبوط [1]، وفي نقل البضائع والأمتعة خلال الفترة التي توجد في حراسة الناقل [2]، ويرى الرأي الغالب في الفقه أن المادة (19) من اتفاقية مونتريال 1999 الخاصة بالمسؤولية عن التأخير قد أحالت ضمناً فيما يتعلق بتحديد معنى فترة النقل الجوي التي يجب حصول التأخير أثنائها إلى المادتين (17)و(18) من الاتفاقية اللتين تعرفان فترة النقل الجوي الذي يسري خلالها كل من الالتزام بضمان سلامة الراكب ، والالتزام بضمان المحافظة على البضائع [3] .

يستنتج الباحث مما سبق أن نطاق مسؤولية الناقل الجوي في التأخير الذي يلحق بالركاب أو البضائع أو الأمتعة تشمل كل الفترات الزمنية والمكانية التي سبق ذكرها في نطاق مسؤولية الناقل الجوي في نقل الأشخاص والبضائع والأمتعة ، وتطبق أحكام الاتفاقية إذا حصل التأخير أثناء النقل جواً ونتج عنه ضرر، وما عدا ذلك تطبق أحكام القانون الوطني ، إعمالاً لنص المادة (55\أ) من قانون الطيران المدني الأردني ، وحتى تتحقق مسؤولية الناقل يجب أن ينتج عن التأخير ضرر يلحق بالركاب أو البضائع والأمتعة ، وأن مجرد حصول التأخير دون ضرر لا يرتب المسؤولية في مواجهة الناقل [4].

---

(1) قطان، مصطفى(2006).مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها وطرق دفعها.ط1، (د.م)، ص20 .

(2) خالد، عدلي أمير، مرجع سابق، ص84 .

(3) نقلاً حرفياً عن الفقي، عاطف محمد، مرجع سابق، ص135.

(4) أنظر في ذلك قرار محكمة التمييز الأردنية رقم (2009\907)،هيئه خماسية، تاريخ 26 \8 \ 2009 ، منشورات مركز عدالة .

الفصل الثالث

طرق إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية

تطرقت اتفاقية وارسو لسنة 1929 والبروتوكولات المعدلة لها حتى صدور اتفاقية مونتريال لسنة 1999 إلى حالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية ، وقد أشارت المادة (2\17) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999 إلى حالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية في نقل الأمتعة المسجلة وغير المسجلة ، وفي المادة (2\18) إلى حالات الإعفاء في نقل البضائع ، وتناولت في المادة (19) حالات الإعفاء في حال تأخير نقل الأشخاص والأمتعة والبضائع ، وفي المادة (20) إلى سبب عام في الإعفاء من المسؤولية إذا تسبب المتضرر في وقوع الضرر أو ساهم في وقوعه ، وتطرقت في المواد (26) و(47) إلى بطلان كل نص في العقد يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو الحد منها ، ويقابل هذه المواد القواعد العامة في التشريع الأردني ، حيث أشارت المادة (270) من القانون المدني إلى بطلان شرط الإعفاء من المسؤولية المدنية ، وتناولت المواد (72)و(77) من قانون التجارة أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية ، وأكدت المادة (56\أ) من قانون الطيران المدني إلى بطلان كل اتفاق يعفي الناقل أو وكلاؤه أو تابعيه من المسؤولية ، وتطرقت المادة (55) إلى تطبيق القواعد العامة في المسؤولية ، وحالات الإعفاء من المسؤولية إذا لم يرد نص في اتفاقية مونتريال .

وبعد هذه المقدمة ارتأى الباحث أن يتناول هذا الموضوع في مبحثين كالآتي :

المبحث الأول :- طرق دفع المسؤولية .

المبحث الثاني :- حالات دفع المسؤولية .

المبحث الأول
طرق دفع المسؤولية

من المسلم به أن الفرد منح حق اللجوء للقضاء لحماية حقه ، وبذات الوقت منح الطرف الآخر حق الرد عليه ؛ وذلك تحقيقاً للعدالة وإعمالاً لمبدأ المواجهة بين الخصوم ، والرد يبرز من خلال الدفوع التي تثار قبل الدخول في أساس الدعوى أو أثناء نظر الدعوى .

وعلى هذا فالدفع في اللغة هو : مصدر من دفع ومعناه الإزالة بقوة[1]، وقد عرفته مجلة الأحكام العدلية في المادة(1613) على أن الدفع " هو أن يأتي المدعى عليه بدعوى تدفع دعوى المدعي " .

وفي الاصطلاح يطلق عليه : الوسيلة القانونية التي يستعين بها الخصم ليجيب بها عن دعوى خصمه بقصد تفادي الحكم له بما يدعيه [2].

وعليه فالدفع هو وسيلة سلبية يلجأ إليها المدعى عليه لمواجهة طلبات المدعي سواء كانت موجهة لموضوع الحق المدعى به ، أو متعلقة بعيب في الإجراءات القضائية ، أو متعلقة بالدعوى بغرض تفادي الحكم عليه بطلبات المدعي [3] .

ومن المسلم به أن الدعوى هي الوسيلة القانونية التي يلجأ المدعي من خلالها إلى الجهة القضائية لحماية حقه[4]، لذلك عليه أن يستند إلى حق أو مركز قانوني يقره القانون ويحميه ، وان يتبع الإجراءات الشكلية الصحيحة التي نص عليها القانون ، وللمدعى عليه أن يجيب على

---

[1] ابن منظور(630—711هـ).معجم لسان العرب. ط3، ج4، بيروت: دار إحياء التراث العربي، ص369.

[2] أبوالوفا، احمد(1977).نظرية الدفوع في قانون المرافعات.ط5، الاسكندرية: منشأة المعارف، ص11.

[3] القضاة، مفلح(2004).أصول المحاكمات المدنية والتنظيم القضائي.ط1، عمان: دار الثقافة، ص272.

[4] العبودي، عباس(2006).شرح أحكام قانون أصول المحاكمات المدنية.ط1، عمان: دار الثقافة، ص184.

دعوى خصمه بدفوع توجه إلى الحق المدعى به ويطلق عليها (الدفوع الموضوعية) ، أو إلى الإجراءات الشكلية ويطلق عليها (الدفوع الشكلية) ، أو إلى الدعوى ويطلق عليها (الدفع بعدم القبول) .

وعلى هذا يشترط لقبول الدفع ما يشترط لقبول الدعوى وهو توافر شرط المصلحة [1] ، ويقصد بالمصلحة الفائدة العملية المشروعة التي يراد تحقيقها من خلال القضاء ، ولقد تناول المشرع الأردني هذه الدفوع في قانون أصول المحكمات المدنية من خلال المواد (109-112) ، ومن خلال استقراء هذه النصوص نجد أن المشرع الأردني خلط بين هذه الدفوع ولم ينظمها تنظيماً كافياً ، ولم تتطرق اتفاقية مونتريال 1999 لهذه الدفوع باستثناء الدفع بمرور الزمن والدفع بعدم القبول ؛ حيث أشارت إلى ذلك في المادة (31\4) والمادة (35\1) تاركة التوسع في الدفوع الموضوعية والشكلية إلى القانون الوطني .

وعلى هذا سوف نستعرض الحالات التي يمكن للناقل الجوي من خلالها دفع المسؤولية عن نفسه وذلك في مطلبين هما :

نخصص المطلب الأول إلى الدفوع الموضوعية التي تكون فيها الدعوى ابتداءاً مقبولة ومرفوعة أمام المحكمة ، ويتم إثارة هذه الدفوع من قبل الناقل للاعتراض على موضوع الدعوى للتخلص من المسؤولية .

وفي المطلب الثاني سوف يتناول الباحث الدفوع الشكلية التي تقدم للمحكمة قبل النظر في موضوع الدعوى ويكون الغرض منها رد دعوى المدعي ، وعدم النظر فيها قبل الدخول في موضوع الدعوى .

---

[1] المادة(3\1) من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني رقم(24) لسنة1988 .

المطلب الأول
الدفوع الموضوعية

هي الوسيلة القانونية التي يلجأ إليها الخصم في الدعوى للحصول على حكم برفض الدعوى كلياً أو جزئياً ، فهذا الدفع يتعلق بالحق موضوع الدعوى [1]، ويمكن دفع كل ما يتعلق بأصـل الحق بدفع موضوعي إذا توافرت شروطه ، ويستمد هذا الدفع من الاتفاقيات الدوليـة وأحكـام القانون والقواعد العامة في القانون الوطني والعقود ، والدفوع الموضوعية وردت - على سبيل المثال لا الحصر- كالدفع ببراءة الذمة ، أو انتفاء الخطأ ، أو استحالة التنفيذ(القوة القاهرة) ، أو بعدم مشروعية العقد [2]، فالدفع الموضوعي يبنى على عدم أحقية المدعي بالحق المـدعى بـه لانتفاء وجود هذا الحق ، أو لانعدام آثاره ، أو لتوافر حالة من حالات إعفاء النقل الجوي مـن المسؤولية ، يلتقي الدفع الموضوعي مع الدفع الشكلي من حيث عدم الجواز للمحكمة أثارته من تلقاء نفسه ، ولكن يمكن إثارته في أي مرحلة تكون عليها الدعوى ، ويلتقي معه من حيث عـدم تعلقه بالنظام العام ، ويلتقي مع الدفع بعد القبول من ناحية إثارته في أي مرحلة تكـون عليهـا الدعوى [3]، ويختلف معه من حيث اتصال الدفع بعدم القبول بالنظام العام وللمحكمة إثارته مـن تلقاء نفسها [4]، و تجدر الملاحظة أن الدفع الموضوعي لا يجوز إثارته ابتداء ولأول مرة أمـام محكمة التمييز [5]، وما يميز الدفع الموضوعي عن غيره أن الحكم الصادر فيه يمس أصل الحق ، ويفصل فيه بعد البحث في موضوع الدعوى ، والحكم الصادر فيه يستنفذ ولاية المحكمة ولا

---

(1) العبودي، عباس، مرجع سابق، ص277 .

(2) العبودي، عباس، مرجع سابق، ص277 .

(3) محيسن، ابراهيم حرب (2008).النظرية العامة للدفوع المدنية. ط1، عمان: دار الفلاح للنشر والتوزيع، ص41 .

(4) العبودي، عباس، مرجع سابق، ص285 .

(5) العبودي، عباس، مرجع سابق، ص278 .

يجوز إعادة النظر فيه ، واستئناف القرار الصادر بالموضوع يتوجب على محكمـة الاسـتئناف التصدي للفصل فيه دون إرجاعه مرة أخرى إلى محكمة الدرجة الأولى ، وذلك علـى خـلاف الدفع الشكلي والدفع بعدم القبول ، حيث إن الحكم الصادر فيهما لا يستنفذ ولاية المحكمة [(1)].

وفيما يتعلق بطرق دفع المسؤولية في اتفاقية مونتريال 1999 ، يوجد سبب عام لدفع كـل أنواع المسؤولية الوارد في المادة(20) ، وأسباب خاصة لدفع المسؤولية في نقـل الأشـخاص والبضائع والأمتعة والتأخير والتي تعد من الدفوع الموضوعية [(2)]، وسوف يتم البحث لكل حالة على حدة عند الحديث في المبحث اللاحق المتعلق بحالات دفع المسؤولية ، فضلاً عن ذلك يمكن للناقل الجوي ومن خلال نصوص الاتفاقية دفع المسؤولية من خلال الدفع بعدم قبول الدعوى كما سنرى عند البحث في هذا الدفع .

نصت المادة (20) من اتفاقية مونتريال 1999 بأنه إذا " أثبت الناقل أن الضرر قد نجـم عن أو أسهم في حدوثه إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص المطالب بالتعويض أو الشخص الـذي يستمد منه حقوقه ، يعفى الناقل كلياً أو جزئياً من مسؤوليته تجاه المطالب بقدر ما يكـون هـذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع قد سبب الضرر أو أسهم في حدوثه ، وإذا تقدم بطلب التعـويض عن وفاة الراكب أو إصابته شخصاً أخر غير الراكب ، يعفى الناقل كذلك كلياً أو جزئيـاً مـن مسؤوليته بقدر ما يثبت أن حدوث الضرر أو الإسهام في حدوثه قد حصل نتيجة إهمال أو خطأ أو امتناع هذا الراكب وتنطبق هذه المادة على جميع أحكام المسؤولية في هذه الاتفاقية بما فـي ذلك الفقرة (1) من المادة (21) " واستناداً لهذا النص يمكن للباحث استخلاص مايلي :

1- يتمتع الناقل الجوي بالإعفاء الكلي من المسؤولية ، إذا كان الضرر يعود إلى إهمال أو خطأ

---

(1) أبوالوفا، احمد، مرجع سابق، ص821.

(2) موسى، طالب حسن(2010).القانون الجوي الدولي.ط1،عمان: دار الثقافة، ص195-208 .

أو امتناع من جانب الشخص المطالب بالتعويض ، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه(كالمرسل إليه) ، ويتمتع بالإعفاء الجزئي إذا ساهم(الشخص المطالب بالتعويض ، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه) في وقوع الضرر بسبب الإهمال أو الخطأ أو الامتناع .

2- يسري هذا الإعفاء على كافة أنواع المسؤولية المقررة في الاتفاقيـة (نقـل الأشـخاص ، البضائع ، الأمتعة ، والتأخير) [1].

3- ويسري هذا الإعفاء على المتضرر وعلى كل شخص يستمد حقوقه من الراكب (كالخلف العام **).**

المطلب الثاني
الدفوع الشكلية

يتميز هذا النوع من الدفوع بأن الخصم الذي يتمسك به لا ينازع في الحق المـدعى بـه ، وينصرف إلى شكل وإجراءات الخصومة دون التصدي إلى موضوع الدعوى [2]، ويطعن فـي صحة الإجراءات القضائية التي رسمها القانون والواجب إتباعها ابتداء عنـد رفـع الـدعوى ، ويهدف من هذا الدفع عدم الحكم في موضوع الدعوى ، أو تأخير الحكم فيهـا دون التعـرض لموضوع الدعوى أو إلى شروط قبول الدعوى ، وتقسم الدفوع الشكلية إلى نـوعين : الـدفوع الشكلية النسبية والدفوع الشكلية المطلقة [3]، والأصل العام أن الدفوع الشكلية النسبية لا تتعلـق بالنظام العام ، لذلك يجب إبداؤها قبل أي دفع آخر وقبل الدخول في الدعوى وإلا سـقط الحـق

---

[1] العريني، محمد فريد(2003).القانون الجوي(النقل الجوي الداخلي والدولي).الاسكندرية: دار الجامعة الجديدة، ص319.

[2] الكيلاني، محمود(2006).شرح قانون أصول المحاكمات المدنية.ط2، عمان: (د.م)، ص297.

[3] العبودي، عباس، مرجع سابق، ص279.

فيها [1]، وقد أشار المشرع الأردني في المادة (109) من قانون أصول المحاكمات المدنية إلـى الدفوع الشكلية النسبية التي تتعلق بمصلحة الخصوم أنفسهم وهي :

- الدفع بعدم الاختصاص المكاني .
- الدفع بوجود شرط التحكيم.
- كون القضية مقضيه .
- مرور الزمن .
- بطلان أوراق التبليغ .

والدفوع الشكلية المطلقة هي الدفوع المتعلقة بالنظام العام ، ويمكن إثارتها في أي مرحلـة تكون عليها الدعوى ، وللمحكمة إثارتها من تلقاء نفسها ، وقد وردت في نص المادة(111) من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني وهي :

- الدفع بعدم اختصاص المحكمة لانتفاء ولايتها أو بسبب نوع الدعوى أو قيمتها .
- أو لسبق الفصل فيها .

فضلاً على ما تقدم يمكن للناقل الجوي إثارة الدفع بعدم القبول والدفع بمرور الزمن لغايات دفع المسؤولية عن نفسه ، على الرغم أن المشرع الأردني لم يتعرض للدفع بعدم القبـول ولـم يدرجه ضمن الدفوع الشكلية الواردة في المادة (109) من قانون أصول المحاكمات المدنيـة ، وعند البحث في الدفع بعدم القبول والدفع بمرور الزمن ، سوف نتوصل إلى أن الاتفاقيـة قـد وضعت قيوداً على المسؤولية أذا لم يتمسك بها الطرف الآخر خلال المدة المحددة بالاتفاقيـة ، وجعلت الحق قابلاً للسقوط و\أو الدعوى غير مقبولة ، لذلك سوف نتناول أولاً الدفع بعدم القبول وثانياً الدفع بمرور الزمن .

---

[1] المادة(110)من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني.

أولاً - الدفع بعدم قبول الدعوى :-

لم يتناول المشرع الأردني الدفع بعدم القبول ، على الرغم أن محكمة التمييز الأردنية قـد تناولته في العديد من قراراتها ، وقضت في إحدى قراراتها على أنه إذا " أصـدرت المحكمـة قرارها بشان الدفع بعدم قبول الدعوى فإن مثل هذا القرار لا يقبل الاستئناف منفرداً ، لأنه ليس من شانه أن يرفع يد المحكمة عن الدعوى ، وإنما يطعن فيه مع الحكم الذي سيفصل فيها ، كما استقر على ذلك الاجتهاد"[1] ، الأمر الذي يؤكد وجوده رغم عدم النص عليه صراحةً في قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني .

لقد شكل تعريفه وطبيعته ومركزه بين الدفوع العديد من المشاكل بسبب غموض فكـرة هـذا الدفع ، وثار جدل فقهي حول الدفع بعدم القبول هل هو من الـدفوع الـشكلية أم مـن الـدفوع الموضوعية ؟ ويرى جانب من الفقه أن الدفع بعدم القبول ذا طبيعة مختلطة [2]، والـدفع بعـدم قبول الدعوى يمكن إثارته في أي مرحلة تكون عليها الدعوى ، وبإثارة هذا الدفع وفـي حـال الثبوت ترد الدعوى ، وبذلك يكون الناقل الجوي قد تجنب دفع التعويضات ودفع المسؤولية عن نفسه ، ويتم إثارة هذا الدفع عندما لا تتوافر شروط قبول الدعوى كشرط المـصلحة أو شـرط الصفة ، وهو ما يعرف عند عدم توفر أحد الشرطين بعدم صحة الخصومة ، فقد راعت اتفاقيـة مونتريال التوازن بين مصلحة أطراف عقد النقل الجوي فيما يتعلق بالبضائع أو الأمتعة ، حيث رتبت الجزاء على الناقل في حال الإخلال بالمسؤولية لوجود تلف أو ضياع أو تأخير أو هـلاك البضائع أو الأمتعة ، على اعتبار أن الخطأ مفترض من جانب الناقل ويقع على عاتقـه عـبء إثبات عدم وقوع هذا الخطأ من جانبه ، وجعلت الاتفاقية قيوداً على مسؤولية الناقل إذا لم يتمسك

---

[1] قرار محكمة التمييز الأردنية رقم (35\1981)، هيئة خماسية ، تاريخ 31\1\1981 ، منشورات مركز عدالة، والقرار رقم (1618\1995) ، تاريخ 19\11\1995 ، والقرار رقم (35\1981) ، تاريخ 31\1\1981.

[2] العبودي، عباس، مرجع سابق، ص283.

بها المتضرر أثناء المدة المحددة في الاتفاقية [1]، وجعلت الحق قابلاً للسقوط إذا لم يتم الاحتجاج خلال المدة المعينة في الاتفاقية ، وبيد أن الاتفاقية منحت الناقل الحق بتقديم الدفع بعدم القبول إذا لم يتقيد المرسل إليه بمواعيد الاحتجاج في حال الضياع أو التلف أو التأخير أو الهلاك ، وبقبول المحكمة لدفع عدم قبول الدعوى يترتب عليه رد دعوى المدعي قبل النظـر فـي موضـوعها والحيلولة من تحقق مسؤولية الناقل أم لا ، وأشارت الفقرة الأولى من المادة (31) من اتفاقيـة مونتريال 1999 على تسلم المرسل إليه البضائع أو الأمتعة دون احتجاج قرينة على انه سلمت في حالة سليمة ما لم يثبت عكس ذلك ، وأشارت في الفقرة الثانية والثالثة على تقديم الاحتجـاج كتابياً إلى الناقل وذلك في الأحوال التالية :

1- في حال التعيب : من لحظة اكتشاف العيب وفي حد أقصى خلال (14) يوماً مـن تـاريخ تسلم البضاعة و(7) أيام من تاريخ تسليم الأمتعة المسجلة [2].

2- في حال التأخير: وفي حد أقصى خلال (21) يوماً من تاريخ وضع البـضاعة أو الأمتعـة (المسجلة وغير المسجلة)تحت تصرفه [3].

3- في حال ضياع البضائع : إذا أقر الناقل بالضياع ، أو بانقضاء (7) أيام على التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه [4].

---

[1] أنظر مدد الاحتجاج الواردة في المادة (31) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999 ، النتيجة التي تترتب على عدم تقديم الاحتجاج قبل رفع الدعوى وخلال المدة المنصوص عليها في المادة السابقة هو رد الدعوى .

[2] المادة(2\31) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999 ، ويقصد بالعيب أو التلف: هو تردي حالة البضاعة عند الوصول عما كانت عليه عند الاستلام أو الشحن ، للمزيد راجع : سامي، فوزي محمد، مرجع سابق، ص 256 .

[3] المادة(2\31) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

[4] المادة(3\13) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999، ويقصد بالضياع هو فقدان البضائع دون معرفة مصيرها ، سواء كان بسبب السرقة أو الهلاك ومن الصعوبة بمكان لاستردادها ، للمزيد أنظر :محيو، حسن، مرجع سابق، ص232.

4- في حال ضياع الأمتعة المسجلة فقط : إذا أقر الناقل بالضياع ، أو إذا لم تصل الأمتعة المسجلة خلال (21) يوماً من التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه [1].

وبناء على ما تقدم على المرسل إليه التقيد بتقديم الاحتجاج خلال المدد آنفة الـذكر تحـت طائلة عدم قبول الدعوى ، ما لم يثبت الغش من جانب الناقل .

ومما تجدر الملاحظة إليه أن النصوص المتعلقة بمدد الاحتجاج قـد أغفلـت ذكـر حالـة الهلاك(الكلي أو الجزئي) ، وعلى هذا يرى الباحث من خلال الاستنباط من روح النصوص - ولغياب النص ومنعاً للتوسع في التفسير- يمكن القول انه في حالة الهلاك الكلي لا يتوجب على المرسل إليه التقييد بمدد الاحتجاج ، أما في حالة الهلاك الجزئي على المتضرر التقيد بمواعيـد الاحتجاج الواردة في النص [2]من خلال القياس على التعيب .

ثانياً - الدفع بمرور الزمن :-

منعاً للتكرار سوف يحيل الباحث هذا الموضوع عند البحث في تقادم دعـوى المـسؤولية فـي المبحث الثالث من الفصل الرابع .

---

[1] المادة(3\17) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

[2] أنظر في ذلك المادة (2\31) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999 ، ويقصد بالهلاك : هو زوال الشئ وتلاشيه ، أنظر في ذلك: محيو، حسن، مرجع سابق، ص232.

المبحث الثاني

حالات دفع المسؤولية

تتعدد حالات دفع المسؤولية بتنوع أساس المسؤولية ؛ في ما إذا كانت المسؤولية شخـصية قوامها الخطأ المفترض ، وهنا يقع على عاتق الناقل نفي الخطأ من جانبه ، أو من جانب احـد تابعيه أو وكلائه ، أو مسؤولية موضوعية قوامها الخطر وتحمل التبعة ، وتفرض هذه المسؤولية على المضرور إثبات الضرر حتى لو لم يكن هناك خطأ من جانب الناقل [1]، وعلى الناقل إثبات الخطأ من جانب المتضرر [2]، وطبيعة هذه المسؤولية في ما إذا كانت تعاقديه (كنقل الأشخاص أو البضائع أو الأمتعة المسجلة) أساسها الخطأ المفترض من جانب الناقـل [3]، أو تقـصيريه (كنقل الأمتعة غير المسجلة) التي بموجبها ينتقل عبء الإثبات من عاتق الناقل إلى المتضرر ، ومضمون هذه المسؤولية هل هو التزام بتحقيق نتيجة (كنقل الأشخاص)التي يتوجب فيها تحقيق النتيجة المرجوة من العقد [4]، وإذا لم تتحقق النتيجة(بإيصال المسافر سالماً إلى مكان الوصول) عد الناقل قد أخل بالتزامه ، ويفترض الخطأ من جانبه ، ولا يلزم الراكب بإثبات ذلـك ، وفـي هذه الحالة على الناقل نفي الخطأ أو الإهمال من جانبه ، وفي حال الالتزام ببذل عنايـة (كنقـل البضائع) لا يتوجب على الناقل تحقيق النتيجة المرجوة من العقد ، وإنمـا يكفـي بـذل عنايـة الشخص المعتاد لتحقيق النتيجة ، فإذا بذلها انتفت مسؤوليته ، ويكون بذلك قد نفذ التزامه [5]،

---

(1) عبدالجليل، يسرية(2007).المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن عيوب تصنيع الطائرات.الاسكندرية:منشأة المعارف ، ص59.

(2) العريني، محمد فريد، مرجع سابق، ص317.

(3) رضوان، ابوزيد(د .ت).القانون الجوي (قانون الطيران التجاري).(د.م): دار الفكر العربي، ص375.

(4) السرحان، عدنان إبراهيم وخاطر، نوري حمد(2002).مصادر الحقوق الشخصية(الالتزامات).ط1،عمان:دار الثقافة، ص313.

(5) السرحان، عدنان إبراهيم وخاطر، نوري حمد، مرجع سابق، ص313.

وهنا لا يستلزم لدفع المسؤولية نفي الخطأ ، وإنما عليه إثبات وجود خلل كامن في البضاعة أو عيب ذاتي فيها .

وتأسيساً على ما تقدم سوف نتناول هذا الموضوع في أربعة مطالب كالآتي :

المطلب الأول :- حالات دفع مسؤولية الناقل الجوي في نقل الأشخاص .

المطلب الثاني :- حالات دفع مسؤولية الناقل الجوي في نقل البضائع .

المطلب الثالث :- حالات دفع مسؤولية الناقل الجوي في نقل الأمتعة .

المطلب الرابع :- حالات دفع مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير .

المطلب الأول

حالات دفع مسؤولية الناقل الجوي في نقل الأشخاص

إزاء عدم تقيد الناقل الجوي بشروط السلامة العامة ، وإيصال المسافر سالماً إلى مكـان الوصول وفي الوقت المحدد بتذكرة السفر ، تنشأ مسؤولية الناقل ، ويترتب عليه تعويض الراكب عن الأضرار التي قد تلحق به(كالإصابة الجسدية أو الوفاة) ، وحيث أن مسؤولية الناقـل تقـوم على أساس قاعدة (الخطأ المفترض) حتى لو اتبع شروط السلامة العامة ، ويقع علـى عاتقـه عبء إثبات نفي الخطأ أو الإهمال من جانبه أو من جانب تابعيه أو وكلاؤه ، وإثبات أنه اتخـاذ هو وتابعوه كافة الاحتياطات الأزمة لمنع وقوع الضرر، أو أن الضرر حدث بسبب الراكـب أو ساهم في وقوعه ، وعلى هذا الأساس يلتزم الناقل بتحقيق نتيجة إيصال المسافر سالماً إلى مكان الوصول [1] .

---

[1] السرحان، عدنان إبراهيم وخاطر، نوري حمد، مرجع سابق، ص315.

والأصل العام أن الناقل الجوي هو في الحقيقة مستثمر يريد تحقيق الربح وتقليل الخسائر ، وهذه حقيقة لم تغفلها اتفاقية مونتريال ، بان وضعت قدر من الحماية للناقل الجوي ، بإقرارها مبدأ الإعفاء الكلي أو الجزئي من المسؤولية في المواد (20 و21) من اتفاقية مونتريال لعام 1999 ، حيث أتاحت للناقل حق دفع المسؤولية عن نفسه نتيجة الأضرار التي تلحق بالراكب ، خاصةً إذا كان الضرر ناجماً عن خطأ أو إهمال من الراكب أو أسهم في حدوثه ، فضلاً عن ذلك منح الناقل الجوي وفق القواعد العامة في التشريع الأردني مبدأ الإعفاء الكلي أو الجزئي من المسؤولية كالقوة القاهرة التي تعد صوره من صور السبب الأجنبي.

وعلى هذا سوف نتناول هذا المطلب في فرعين ففي الفرع الأول حالات دفع المسؤولية في اتفاقية مونتريال لعام 1999 ، وفي الفرع الثاني حالات دفع المسؤولية في التشريع الأردني .

الفرع الأول

حالات دفع المسؤولية في اتفاقية مونتريال لعام 1999

أشارت المادة (20) والمادة (21\2\ أ و ب) من الاتفاقية إلى حالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية في نقل الأشخاص ، وقد جاءت المادة (20) بسبب عام للإعفاء من المسؤولية يطبق على كافة أنواع النقل ، وجاءت المادة (21\2\أوب) بأسباب خاصة للإعفاء من المسؤولية تطبق على نقل الأشخاص فقط ، لذلك سوف نستعرض هذه النصوص للوصول إلى حالات الإعفاء من المسؤولية ، حيث نصت المادة (20) على انه " ...يعفى الناقل كذلك كلياً أو جزئياً من المسؤولية بقدر ما يثبت أن حدوث الضرر أو الإسهام في حدوثه قد حصل نتيجة إهمال أو خطأ أو امتناع هذا الراكب ..." ، ونصت المادة (21\2) على الناقل إثبات " أ- أن هذا الضرر

لم ينشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه ، ب- أو أن هذا الضرر نشأ فقط عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الغير"[1] .

ومن خلال استقراء النصوص السابقة يستخلص الباحث أن حالات إعفاء الناقل الجوي في نقل الأشخاص هي :

1. إثبات أن الضرر لم ينشأ عن خطأ أو إهمال أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه[2].

بيد أن اتفاقية مونتريال لم تعرف ماهية الخطأ العقدي ، وقد عرفه بعض الفقه على انـه : عدم تنفيذ المدين لالتزامه الناشئ عن العقد [3]، وللخطأ صور عديدة : كامتناع المدين عن تنفيذ التزامه ، أو قصر في تنفيذه ، أو قام بعمل ما كان عليه القيام به [4]، وعلى هذا يلتـزم الناقـل بإيصال المسافر سالماً إلى مكان الوصول سواء قام بتنفيذ هذا الالتزام بنفسه أو بواسطة غيره ، ولدرء المسؤولية عن نفسه عليه إثبات أنه قام بتنفيذ التزامه على أكمل وجه ونفي وقوع الضرر للراكب بسبب خطأ أو امتناع أو تقصير في تنفيذ الالتزام من جانبه ، أو من جانب أحد تابعيه أو وكلائه .

2. إثبات أن الضرر نشأ عن خطأ أو إهمال أو امتناع من جانب الغير [5].

---

(1) الغير إما أن يكون تابعاً للناقل الجوي بموجب التزام عقدي(كقائد الطائرة) ، أو أن لا يكون تابعاً له ولكن يـرتبط معـه بـالتزام عقدي(كالنائب أو المستأجر) ، وعلى هذا يمكن القول أن الغير هو : كل شخص آخر غير المدين يقوم بتنفيذ الالتزام العقدي بأمر من المدين ، أو أن يكون هذا الغير غير مرتبط مع الناقل الجوي بالتزام عقدي ، ولا يتبع الناقل الجوي ، ويكون أجنبيا عـن العقـد ولا ينصرف إليه شيء من آثار العقد ، ولا يكون دائناً ولا مديناً (بقية المسافرين الموجودين على متن الطائرة) .

(2) المادة(21\2\أ) من اتفاقية مونتريال لعام 1999.

(3) محيو، حسن(1983).محاضرات في قانون الطيران.ط1، بيروت: دار المستشار للطباعة والنشر، ص221.

(4) السرحان، عدنان إبراهيم وخاطر، نوري حمد، مرجع سابق، ص314.

(5) المادة(21\2\ب) من اتفاقية مونتريال لعام 1999.

ولتوضيح هذه الحالة كحالة من حالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية ، لابد من معرفة الخطأ ومن هو هذا الغير ، بيد أن اتفاقية مونتريال قد أغفلت عن تحديد ماهيـة هـذا الغيـر ، وماهية الخطأ ، حيث ينشأ الخطأ في حالتين :

الحالة الأولى : الخطأ العقدي كما تم ذكره آنفاً .

و الحالة الثانية الخطأ التقصيري : وهو أن يسلك الشخص سلوكاً لا يقره القـانون ، ومعيـاره الانحراف عن سلوك الشخص المعتاد [1].

والغير إما أن يكون تابعاً للناقل الجوي بموجب التزام عقدي(كقائد الطـائرة) ، أو أن لا يكون تابعاً له ولكن يرتبط معه بالتزام عقدي(كالنائب أو المستأجر) ، وعلى هذا يمكن القول أن الغير : هو كل شخص آخر غير المدين(الناقل) الذي يقوم بتنفيذ الالتـزام العقـدي بـأمر مـن المدين(الناقل) [2]، أو أن يكون هذا الغير غير مرتبط مع الناقل الجوي بالتزام عقدي ، ولا يتبع الناقل الجوي ، ويكون أجنبياً عن العقد ، ولا ينصرف إليه شيء من آثار العقد ، ولا يكون دائناً ولا مديناً [3](كراكب آخر على متن الطائرة غير المتضرر ، أو الأشخاص الذين يتسللون خلسة إلى الطائرة ، أو الذين يقومون بأعمال إرهابية في الطائرة) ، فإذا حصل الضرر بفعل الغير لا يسأل عنه الناقل الجوي ، وعلى هذا يتصور الباحث أن يكون خطأ الغير الذي لا يـسأل عنـه الناقل الجوي في ثلاثة حالات :

أ- **الحالة الأولى : النقل المتتابع** (إذا تولى عملية النقل أكثر من ناقل) :-

ففي هذه الحالة يتحمل المسؤولية الناقل الذي تولى عملية النقل الـذي وقـع خلالـه الحـادث باعتباره من الغير ، ما لم يكن الناقل الأول قد تعهد بتحمل كامل المسؤولية عن مجمل الرحلة ،

---

(1) السرحان، عدنان إبراهيم وخاطر، نوري حمد، مرجع سابق، ص371.

(2) السرحان، عدنان إبراهيم وخاطر، نوري حمد، مرجع سابق، ص322.

(3) السرحان، عدنان إبراهيم وخاطر، نوري حمد، مرجع سابق، ص277.

بيد أن هذا النوع لا يشمل التضامن والتكافل بين الناقل الأول والناقلين المتتابعين بدليل المـادة (2\36) من اتفاقية مونتريال 1999 والتي جاء بها " في حال النقل من هـذا النـوع لا يحـق للراكب أو أي شخص يستمد منه حقه في التعويض ، الرجوع إلا على الناقل الذي تولى النقـل الذي وقع خلاله الحادث أو التأخير ، ما لم يكن الناقل الأول قد اخذ على عاتقه المسؤولية عـن الرحلة بأكملها بموجب اتفاق صريح ".

ب- الحالة الثانية : إيجار الطائرة :-

وهنا يجب أن نميز بين أمرين :

الأمر الأول : إيجار الطائرة مع طاقمها : وفي هذه الحالة يحتفظ المؤجر بحق الرقابة والإشراف على الطاقم ، والمستأجر يحتفظ بحقه بتقديم الخدمة للركاب ، فكلاهما يعدان ناقلاً جوياً ، لـذلك يتحمل المؤجر المسؤولية عن كافة الأضرار التي تلحق بالراكب ، على اعتبار أن المؤجر هـو الناقل المتعاقد (الناقل الذي يكون طرفاً أساسياً في عقد النقل الجوي) ، والمستأجر هو الناقـل الفعلي (الذي يقوم بكل أو بجزء من عملية النقل الجوي بمقتضى ترخيص من الناقل المتعاقد) ، وعلى هذا لا يمكن للناقل المتعاقد دفع المسؤولية عن نفسه بإثبات خطأ أو تقصير أو امتناع من جانب الناقل الفعلي ، بيد أن الناقل الفعلي يتحمل فقط المسؤولية عن النقل الذي يقوم به خـلال المسافة المحددة لنقله ، وأن الناقل المتعاقد يتحمل المسؤولية عن كامـل الرحلـة ، ولـه حـق الرجوع على الناقل الفعلي [1].

---

[1] حمد ا ، حمدا محمد (2000).النظام القانوني لإيجار الطائرة(دراسة مقارنة).القاهرة: دار النهضة العربية، ص 186-201 ، وانظر المادة(40) من اتفاقية مونتريال لعام 1999.

الأمر الثاني: إيجار الطائرة بدون طاقمها : هنا يفقد المؤجر حقه بالرقابة والإشراف ، ولا يعد ناقلاً جوياً ، وعلى هذا فالمستأجر هو الذي يكتسب صفة الناقل الجوي ، ويكون المسؤول الأول والأخير تجاه الراكب عن الأضرار التي تلحق به [1].

ج- الحالة الثالثة : أن يصدر الخطأ من شخص أجنبي عن العقد ، وينتج عنه ضـرر يلحـق بالراكب المتضرر ،(كالضرر الذي يحدثه راكب آخر على متن الطائرة ، أو الأشخاص الـذين يقومون بأعمال إرهابية على متن الطائرة) ، وإزاء هذا الضرر الصادر من غير تابعي الناقـل الجوي ، يعفى الناقل من المسؤولية بإثبات خطأ الغير .

3. **إثبات أن الضرر نشأ عن خطأ أو إهمال أو امتناع من جانب الراكب** [2].

واستناداً لمفهوم الخطأ العقدي ، يلتزم الناقل بإيصال المسافر سالماً إلى مكان الوصول ، وفـي المقابل يلتزم المسافر بإتباع تعليمات الناقل ، فإذا اخل المسافر بهذا الالتزام عد مخطئاً ، وبإثبات الناقل لهذا الخطأ يدرأ عن نفسه المسؤولية ، وبهذا الصدد أشارت محكمة التمييز الأردنية إلى " أنه وإن كان الأصل أن خطأ المضرور لا يرفع مسؤولية المسؤول في الخطأ المشترك ، إلا انه إذا تبين من ظروف الحادث أن خطأ المضرور هو العامل الأول في إحداث الضرر الذي لحـق به ، وأن خطأه قد بلغ من الجسامة درجة يتضاءل معها خطأ الآخر(المتسبب بالضرر) ، فتصبح دعوى تعويض الضرر المقامة على الآخر واجبة الرد....." [3].

---

[1] حمد ا ، حمدا محمد، مرجع سابق، ص181.

[2] أنظر المادة(20) من اتفاقية مونتريال لعام 1999.

[3] قرار محكمة التمييز الأردنية رقم(216\1979)، هيئة خماسية، تاريخ9\7\1979، منشورات مركز عدالة.

الفرع الثاني

حالات دفع المسؤولية في التشريع الأردني

سوف نتناول في هذا الفرع حالات دفع المسؤولية في قانون الطيران المدني الأردني أولاً ، وفي قانون التجارة الأردني ثانياً ، ثم القانون المدني الأردني في ثالثاً .

أولاً- حالات دفع المسؤولية في قانون الطيران المدني الأردني .

يعفى مشغل الطائرة [1]ووكلاؤه وموظفوه وتابعوه من التعويض عن الضرر إذا أثبت [2]:

1. أنهم قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر، أو كان من المستحيل عليهم اتخاذ مثـل هذه التدابير .

2- أن الضرر قد نشأ عن سبب خارج عن إرادة مشغل الطائرة ووكلائه وموظفيه وتابعيه .

3. أن الضرر قد نشأ عن القوة القاهرة .

4. أن الضرر قد نشأ عن خطأ ارتكبه المتضرر .

5. أن إنزال الراكب من الطائرة بسبب إخلاله بالنظام فيها ، أو أن الراكب يشكل خطراً علـى سلامة الطائرة أو ركابها [3].

6. قيامه بتسليم الراكب إلى السلطات المختصة بسبب خطورة أفعاله [4].

7. أن قائد الطائرة اعتقد لأسباب معقولة أن شخصاً قد ارتكب أو شرع فـي ارتكـاب إحـدى الجرائم أو المخالفات المنصوص عليها في الفصل العاشر من قانون الطيران (كالاستيلاء علـى

---

[1] وقد عرف قانون الطيران المدني الأردني في باب التعريفات أن مشغل الطائرة هو : أي شخص طبيعي ، أو معنوي يقوم بتـشغيل طائرة ، واستعمالها ، وتوجيهها بواسطة موظفيه أو وكلائه أو تابعيه ، وتخضع هيئة قيادتها لأوامره ، سواء كان ذلك شخـصياً ، أو نيابة عن شخص آخر ، وسواء كان مالكاً ، أو مستأجراً للطائرة ، أو واضع اليد عليها ، وعرفته اتفاقية روما لـسنة 1952 المتعلقـة بالأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض على أنه : هو الشخص الذي كان يستعمل الطائرة وقت وقوع الضرر .

[2] أنظر المادة(55\ج) من قانون الطيران المدني الأردني رقم(41) لسنة 2007.

[3] أنظر المادة(41\د) من قانون الطيران المدني الأردني رقم(41) لسنة 2007.

[4] أنظر المادة(45\هـ) من نفس القانون السابق.

الطائرة ، أو السيطرة على قيادتها ، أو الإدلاء بمعلومات كاذبة قد تعرض الطائرة للخطر وهي في حالة طيران) ، أو أي فعل يعتقد أنه يعرض سلامة الطائرة للخطر ، أن يتخذ تجـاه هـذا الشخص التدابير الضرورية والوقائية بما فيها تقييد الحرية ، ويجوز له أن يأمر باقي أعـضاء الطاقم أو أن يأذن لهم بمعاونته بذلك [1]، بشرط أن تكون هذه الأعمال قد اتخذت بصورة مناسبة ، ومن أجل سلامة الطائرة وركابها ، ولضبط النظام والأمن على الطائرة [2].

ثانياً- حالات دفع المسؤولية في قانون التجارة الأردني [3]:

وتتمثل حالات دفع المسؤولية في قانون التجارة الأردني كقواعد عامة تطبق على كافـة أنـواع النقل في حال غياب النص في القانون الخاص(الاتفاقية ، قانون الطيران) وهي على النحو التالي :

1. القوة القاهرة.
2. خطأ المتضرر.

ومنعاً للتكرار سوف يحيل الباحث موضوع القوة القاهرة و خطأ المتضرر عنـد البحـث فـي حالات دفع المسؤولية في القانون المدني الأردني ، ويكتفي الباحث بالقول في هذا المقام أنـه إذا طرأت قوة قاهرة في العقود الملزمة للجانبين تجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً وينقضي معه الالتزام المقابل له وينفسخ العقد من تلقاء نفسه ، وإذا كانت الاستحالة جزئية انقضى ما يقابـل الجـزء المستحيل [4].

ثالثاً - حالات دفع المسؤولية في القانون المدني الأردني .

---

[1] أنظر المادة(45\ج) من قانون الطيران المدني الأردني لسنة 2007.

[2] أنظر المادة(45\و) من نفس القانون السابق .

[3] راجع المادة(2\77) من قانون التجارة الأردني رقم(12) لسنة 1966.

[4] راجع المادة(247) من القانون المدني الأردني رقم(43) لسنة 1976.

تطبق القواعد العامة في القانون المدني على كافة أنواع المسؤولية (الأشخاص و البضائع ، الأمتعة و التأخير) ، فإذا أثبت الناقل أن الضرر قد نشأ عن : سبب أجنبي لا يد له فيـه كآفـة سماوية أو حادث فجائي أو قوة قاهرة أو فعل الغير أو فعل المتضرر كان غير ملزم بالـضمان ما لم يقض القانون أو الاتفاق بغير ذلك [1]، وبتدخل إحدى حالات السبب الأجنبي فـي إحـداث الضرر ؛ سوف يقطع العلاقة بين الخطأ والضرر ، وسوف تنتفي مسؤولية محـدث الـضرر.

ويقصد بالآفة سماوية : الحوادث التي تحدث بفعل الطبيعـة ، ولا يمكـن توقعهـا أو دفعهـا كالزلازل والبراكين والفيضانات [2]، **أما الحادث الفجائي :** فالمتفق عليه فقهاً ، ومستقر عليـه اجتهاداً ، أن الحادث الفجائي والقوة القاهرة على أنهما مترادفان ، و إن كلا الوصفين له نفـس النتائج من حيث الآثار المترتبة على توافرها [3]، وهي اسـتحالة تنفيـذ الالتـزام ، والتـسبب بالأضرار ، وبالنتيجة انقضاء الالتزام [4]، **والقوة القاهرة :** هي الحادث الذي لا يد للإنسان في حدوثه ، ولا يمكن توقعه لا زماناً ولا مكاناً ، وبنفس الوقت لا يمكـن دفعـه [5]، كـالحوادث المرتبطة بالحروب ، أو كوارث طبيعية ، كالزلازل ، والعواصف ، والفيضانات ، أو الحرائق ، أو الأوبئة أو ما شابه ، وتجدر الإشارة إلى أن إعمال القوة القاهرة لا يكـون إلا فـي العقـود الملزمة للجانبين [6]، وحتى يوصف الحادث بأنه قوة قاهرة لابد من توفر الشروط التالية :

- أن لا يكون للناقل الجوي يد في الحادث .
- أن يكون الحادث مما لا يمكن توقعه .

---

[1] أنظر المادة(261) من القانون المدني الأردني رقم(43) لسنة 1976 .

[2] السرحان، عدنان إبراهيم وخاطر، نوري حمد، مرجع سابق، ص 461 .

[3] السنهوري، عبدالرزاق احمد(1998).نظرية العقد.ط2،ج2، بيروت: منشورات الحلبي، ص963 .

[4] أنظر قرار محكمة التمييز الأردنية رقم(310\1999)، هيئة خماسية، تاريخ 28\4\1999، منشورات مركز عدالة.

[5] أنظر قرار محكمة التمييز الأردنية رقم(233\2003)، هيئة خماسية، تاريخ 10\3\2003، منشورات مركز عدالة.

[6] أنظر قرار محكمة التمييز الأردنية رقم(1281\1999)، هيئة خماسية، تاريخ 24\1\2000، منشورات مركز عدالة.

- أن يكون الحادث مما لا يمكن دفعه أو تجنبه .

ولا يمكن القول بالقوة القاهرة ودفع المسؤولية ما لم تتوافر هذه الشروط ، وبهـذا الـصدد قضت محكمة التمييز الأردنية في قضية تتعلق بوفاة طفل لسبب لا يد للناقل الجوي في حدوثه ، ولم يتمكن الناقل من تفاديه ، واتخذ الإجراءات اللازمة لمنع حدوثه ، ولكـن بالنتيجـة حـدث الضرر وهو وفاة الطفل ، وجاء بالقرار "... إن مسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافر عن حوادث النقل وأخطاره وإن كانت مفترضة ، إلا أن مسؤوليته هذه تنتفي إذا كان الضرر قد وقع بسبب قوة قاهرة ، كما يعفى من المسؤولية ، إذا كان قد اتخـذ الاحتياطـات اللازمـة لتفـادي الضرر ، أو تعذر عليه اتخاذها ، وحيث أن البينات المقدمـة فـي الـدعوى أثبتـت لمحكمـة الموضوع أن الطفل المتوفى كان مسافراً مع والده - المميز الأول - لغرض العلاج دون علـم الناقل بذلك ، كما ثبت بالبينة الفنية أن وفاته على متن الطائرة نتجت عن توقف عمـل الكلـى النهائي ، وهو أمر لا يمكن توقعه في ظروف الناقل ، كما أن طاقم الطائرة لم يقصر في اتخـاذ التدابير الممكنة لإسعافه على متن الطائرة منذ ظهور الأعراض عليه أثناء الرحلة الجويـة بمـا فيها الاستعانة بطبيب أطفال من بين المسافرين مع تقديم الإسعافات الطبيـة الممكنـة وتزويـد المريض بالأكسجين ، فإن ما ينبني على ذلك أن أسباب الإعفاء من المسؤولية تكـون متـوافرة بحق الناقل على أساس من أن الوفاة لا علاقة لها بظروف النقل الجوي ، ونتجت بـسبب قـوة قاهرة غير متوقعة من قبل الناقل ، دون أن يقصر في اتخاذ الاحتياطات اللازمة لدفعها أو منـع وقوعها" [1] .

وفي قرار آخر اعتبرت الصواعق من قبيل القوة القاهرة ، إذ لا يمكن توقعها في منـاطق معينة كمناطق الجنوب في الأردن ، إما إذا كانت متوقعه في منـاطق معينـة نظـراً لطبيعيـة

[1] قرار محكمة التمييز الأردنية رقم(1987\484)، هيئة خماسية، تاريخ 1987\9\17، منشورات عدالة.

الأحوال الجوية السائدة في تلك المناطق كمناطق الشمال ، فان الصواعق لا تعد من قبيل القـوة القاهرة [1]، وفي قرار آخر اعتبرت محكمة التمييز التعرض للأحوال الجوية المتقلبة في البحار هو أمر متوقع الحدوث ولا يعتبر من قبيل القوة القاهرة ، وعلـى قبطـان البـاخرة أن يتوقـع الأحوال الجوية السيئة ، وارتفاع الأمواج وسرعتها ، فإذا خاطر في هـذه الرحلـة وصـادفته الأمواج العالية والرياح السريعة ، ولم يتمكن من تفادي تسرب مياه البحر إلى البضاعة المحملة بالسفينة نتيجة الإهمال بعدم صيانة فتحات العنابر التي تسربت المياه مـن خلالهـا للبـضاعة وأتلفتها ، هنا تنشأ مسؤولية الناقل ولا يمكن دفعها بالقوة القاهرة [2].

وانطلاقاً من تعدد الاجتهادات القضائية في مفهوم القوة القاهرة يثار التساؤل التالي :

هل تعد القرارات الإدارية التي تصدر من سلطة الطيران المدني وتمنع الناقل الجوي من تنفيـذ التزامه من قبيل القوة القاهرة ؟ .

أجابت على ذلك محكمة التمييز الأردنية في احد قراراتها على أنه " لا تجيز المادة التاسـعة من قانون الطيران المدني رقم 50 لسنة 1985 لأية طائرة أن تعمل في إقليم المملكة والفـضاء الجوي الذي يعلوه ، إلا بموجب تصريح تصدره وتحدد شروطه سلطات الطيران المدني استناداً إلى اتفاقية ، أو معاهدة دولية تكون المملكة طرفاً فيها ، أو اتفاق جوي نافذ المفعول معقود بـين المملكة وإحدى الدول الأجنبية لتنظيم النقل الجوي ، ويعتبر التصريح شخصياً لا يجوز التنـازل عنه للغير، ... استقر القضاء على أن الأوامر القانونية الواجبة التنفيذ تعتبر قوة قاهرة.. ، إذا لم تقم الجهة المميز ضدها بنقل البضاعة بموجب العقد المبرم بينها وبين المميزة بسبب عدم موافقة سلطة الطيران المدني على منحها التصريح لشحن البضاعة على متن الطائرة الأجنبية،فإن تنفيذ

---

[1] أنظر قرار محكمة التمييز الأردنية رقم(310\1999)، هيئة خماسية، تاريخ 28\4\1999، منشورات عدالة.

[2] أنظر قرار محكمة التمييز الأردنية رقم(233\2003)، هيئة خماسية، تاريخ 10\3\2003، منشورات عدالة.

التزامها يصبح مستحيلاً ، ويعتبر العقد مفسوخا بحكم القانون ، ولا يترتب عليـه أي تعـويض للمميزة ، لان التزامها انقضى بقوة قاهرة ، وكذلك على المميزة (الناقل) أن تعيد العربون الذي قبضته من المميز ضدها ، لان قبضها لهذا المبلغ يكون بدون سبب مشروع ، ولا مسوغ قانوني له ، ومن قبيل الإثراء بلا سبب ، نظراً لفسخ العقد بسبب القوة القاهرة ، وذلك عملاً بالمـادتين (193) و (300) من القانون المدني"[1] .

إن الباحث يختلف مع هذا الاجتهاد – مع الاحترام - حيث أن القرار السابق لا يستقيم مـع مفهوم القوة القاهرة (الحادث الذي لا يد للإنسان في حدوثه ولا يمكن توقعه زماناً أو مكانـاً ولا يمكن دفعه) ، ويجافي الصواب والمنطق ، وعلى هذا كان على الناقل الجوي توقع عدم موافقة سلطة الطيران المدني بمنحه التصريح لشحن البضائع ، وكان الواجب عليه ابتداء الحصول على التصريح لشحن البضائع قبل إبرام عقد نقل البضائع ، وبالتناوب فإن الباحث يرى بـأن الناقـل الجوي قد أخل بتنفيذ التزامه العقدي المتمثل بنقل البضائع ، وعلى ذلك تقوم المسؤولية ولا يمكن دفعها بالقوة القاهرة.

ورجوعاً إلى حالات السبب الأجنبي فإنه **يقصد بفعل الغير هو :** الخطأ التقـصيري الـذي يصدر من غير تابعي الناقل الجوي ، ومعياره الانحراف عن السلوك المألوف ، ويطلق عليه في القانون الأردني الفعل الضار ، وحتى تقوم مسؤولية الغير ، يجب أن تتوفر أركان المـسؤولية (الخطأ والضرر والعلاقة السببية بينهما) ، وتتحقق المسؤولية على الغير سواء كـان مميـزاً أو غير مميز [2]، فلو أثبت الناقل الجوي أن الضرر الذي لحق بالراكب (إصابة أو وفاة) ناتجة من قبل الغير (كأن يقوم احد المسافرين بدفع آخر على سلم الطائرة ونتج عن ذلك إصابة أو وفاة) ،

---

[1] قرار محكمة التمييز الأردنية رقم(245\1990)، هيئة خماسية، تاريخ 26\8\1990، منشورات عدالة ، ويقابل المادة(9) من قانون الطيران المدني الأردني لسنة 1952 المادة (26) من قانون الطيران المدني لسنة 2007 .

[2] أنظر المادة(256) من القانون المدني الأردني.

لا يسأل الناقل الجوي ويعفى من المسؤولية ، وتقوم مسؤولية الغير على أساس الفعل الضار (المسؤولية التقصيرية) .

فعل المتضرر : قد يكون فعل المتضرر هو السبب الوحيد للضرر (كان يقوم الراكب بالقفز عن سلم الطائرة ، أو عدم ربط حزام الأمان على الرغم من التحذير عن مواجهة المطبات الهوائية وارتطام رأسه بسقف الطائرة) هنا ينعدم دور الناقل في إحداث الضرر [1].

المطلب الثاني

حالات دفع مسؤولية الناقل الجوي في نقل البضائع

ذكر الباحث فيما سبق أن حالات دفع المسؤولية تختلف باختلاف أساس المسؤولية ، وطبيعتها ، ومضمونها إذا تعلق الإلتزام بتحقيق نتيجة (كنقل الأشخاص) ، أو الإلتزام ببذل عناية (كنقل البضائع) ، والتي لا يتوجب بموجبها تحقيق النتيجة المرجوة من العقد ، ويكفي بذل عناية الشخص المعتاد لتحقيق النتيجة ، فإذا بذلها انتفت مسؤوليته ، ويكون بذلك قد نفذ التزامه ، ولا يستلزم لدفع المسؤولية نفي الخطأ ، وعلى الناقل إثبات وجود حالة من حالات الإعفاء الواردة في المادة (18) من اتفاقية مونتريال لعام 1999 ، أو إحدى حالات الإعفاء الواردة في قانون الطيران المدني ، أو القواعد العامة في قانون التجارة والقانون المدني الأردني ، والتي بطبيعتها تختلف عن حالات دفع المسؤولية في نقل الأشخاص .

[1] أنظر قرار محكمة التمييز الأردنية رقم(1979\216)، هيئة خماسية، تاريخ 1979\7\9، منشورات مركز عدالة.

وعلى هذا سوف نتناول هذا المطلب في فرعين : في الفرع الأول حالات دفع المسؤولية في اتفاقية مونتريال 1999 ، وفي الفرع الثاني حالات دفع المسؤولية في التشريع الأردني .

الفرع الأول

حالات دفع المسؤولية في اتفاقية مونتريال 1999

لقد نظمت المادة (18) من اتفاقية مونتريال 1999 الجزاء على إخلال الناقل الجوي بالتزامه بالمحافظة على البضائع ، وألزمت الناقل بالتعويض عن الضرر الناشئ عن تعيب أو تلف أو ضياع البضائع ، إذا وقع الحدث خلال عملية النقل الجوي ، وبمقتضى ذلك يلتزم الناقل بالمحافظة على البضائع وإيصالها سليمة إلى مكان الوصول ، ولقد راعت اتفاقية مونتريال على إيجاد التوازن بين طرفي العقد ، وأوجدت حالات لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية .

لقد استقر الفقه والقضاء على أن العناية بالبضائع تتطلب عناية خاصة للوقاية من الأضرار التي قد تلحق بالبضائع أو الأشخاص أو حتى الطائرة ، وأن مسؤولية الناقل مفترضة قابلة لإثبات العكس ؛ بأنه لم يكن مقصراً في المحافظة على البضائع ، وأنه اتخذ كافة الاحتياجات اللازمة لمنع وقوع الضرر وإيصال البضائع سليمة ، وعلى هذا يتعين عليه بذل العناية أللازمة فقط لإيصال البضاعة سليمة إلى مكان الوصول دون الالتزام بتحقيق النتيجة .

وقد نظمت اتفاقية مونتريال في المادة (20) أسباب عامة لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية ، وفي المادة (2\18) أسباب خاصة لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية في نقل البضائع وجاء بها " غير أن الناقل لا يكون مسؤولاً إذا أثبت وبقدر ما يثبت أن تلف البضائع ، أو ضياعها ، أو تعيبها ، قد نتج عن سبب أو أكثر من الأسباب التالية :

1. وجود خلل كامن في تلك البضائع ، أو بسبب نوعيتها ، أو وجود عيب ذاتي فيها .

ولتوضيح ذلك نأخذ المثال التالي : لو كانت البضائع عبارة عن حيوانات حية لنقلها من مكـان إلى آخر ، وأثناء الرحلة هلكت هذه الحيوانات ، وتبين بعد إجراء الخبرة الفنية أن سبب الهلاك يرجع إلى مرض كامن وخفي في داخلها ، ولم يكن الناقل يعلم بذلك ، ويصعب عليـه معرفتـه ويستحيل تفاديه ، هنا يعفى الناقل من المسؤولية ، أو قد يرجع العيب في البضاعة إلى نوعهـا كالزهور سريعة التلف التي تحتاج إلى الماء بشكل مستمر ، ولكي يعفى الناقل من المـسؤولية ، يجب أن يكون غير عالمٍ بالعيب ، وغير متوقع لحدوث الضرر بسبب نوعية البضائع ، وإلا عد مقصراً في المحافظة عليها ، ولا يمكن له نفي مسؤوليته [1].

2. سوء تغليف البضائع من جانب شخص غير الناقل أو تابعيه أو وكلائه.

وبمقتضى التزام الناقل بالمحافظة على البضائع وإيصالها سليمة إلى مكان الوصول يتعين عليه التحقق من صحة التغليف أو التعبئة عن الاستلام ، ومطابقتها لسند الشحن الجـوي إن وجـد ، وإبداء تحفظاته عند وجود عيب في البضاعة أو الحزم أو التغليف [2]، وإلا عد ذلك قرينة علـى أنها استلمت سليمة ، وغني عن البيان أن تغليف البضائع وحزمها من مسؤولية المرسل ، وعليه تغليفها وحزمها بما يتناسب وطبيعة البضائع ، وعلى نحو لا يلحق ضرراً بالبضائع أو للبضائع الأخرى المنقولة معها [3].

3. عمل من أعمال الحرب أو النزاع المسلح.

لقد منحت المادة الأولى من اتفاقية شيكاجو سلطة للدول الأعضاء على فضائها الجوي الذي يعلو إقليمها [4]، وانطلاقاً من هذه السلطة يكون لكل دولة عضو في اتفاقية شيكاجو أن تمنع جميع

---

[1] زاهر، فاروق احمد(د،ت).تحديد مسئولية الناقل الجوي الدولي(مجموعة رسائل دكتوراه). (د.م)، ص427 .

[2] راجع في ذلك المادة (2\72) من قانون التجارة الأردني .

[3] سامي، فوزي محمد، مرجع سابق، ص 244.

[4] راجع في ذلك المادة (1) من اتفاقية شيكاجو لسنة 1944.

طائرات الدول الأخرى من الطيران فوق مناطق معينة من إقليمهـا ، وذلـك لأسـباب تتعلـق بالحروب أو النزاع المسلح أو بالأمن العام للدولة ، أو لضرورات عسكرية [1]، وعلـى ضـوء ذلك ، فإن الأضرار التي قد تلحق بالبضائع جراء منع الدولة للطائرة من الطيران في الفـضاء الذي يعلو إقليمها بسبب أعمال الحرب ، أو النزاع المسلح ، تعد سبباً لـدرء مـسؤولية الناقـل الجوي .

4. إجراءات اتخذتها السلطة العمومية بشأن دخول البضائع أو خروجها أو عبورها .

ولتوضيح ذلك قضت محكمة التمييز الأردنية على " أن مستودعات عالية القائمة في مطار عمان قد أنشأت بموجب تعليمات صادرة عن وزير المالية / الجمارك استناداً للمادة 52 مـن قـانون الجمارك ، أي بموافقة مسبقة من الجمارك فإن هذه المستودعات تعتبر مـستودعات جمركيـة وتكون جهة الجمارك المكلفة بالمحافظة على موجوداتها من العبث والضياع أو الـسرقة طبقـاً لأحكام قانون الجمارك والتعليمات الصادرة بموجبه ، تكون وزارة الجمارك هي المسؤولة عـن فقدان طرد أودع في مستودعات عالية التي تعتبر مستودعات جمركية وضامنة لقيمته ولا تعتبر مؤسسة عالية هي المسؤولة عن ذلك [2].

5 . خطأ أو إهمال أو امتناع من جانب المرسل أو المرسل إليه [3].

---

[1] راجع في ذلك المادة (9 \ أ) من اتفاقية شيكاجو لسنة 1944 ، وقد أوجبت هذه الفقرة على الدولة تبليغ منظمـة الايكـاو والـدول الأعضاء عن الحظر والمنع من الطيران في فضائها الجوي ، واشترطت الفقرة (ب) على المعاملة بالمثل وعدم التمييز في المنع بين طائرات الدولة نفسها والطائرات الأخرى التابعة للدول الأعضاء ، ونصت المادة (89) من نفس الاتفاقية علـى أحقيـة الدولـة فـي التصرف في فضائها الجوي أثناء الحرب سواء كانت دولة محاربة أو محايدة ، ويقصد بالحرب حسب فقه القانون الدولي العام : بأنها النضال المسلح بين الدول بهدف تحقيق غرض سياسي تكمن وراءه المصالح الوطنية للدول المتحاربة ، وعلى هذا فان الصراع المسلح بين الجماعات التي لا تكتسب صفة الدولة لا تعتبر من قبيل الحرب ، للمزيد انظر : رضوان، أبو زيد، مرجع سابق، ص 221 .

[2] قرار محكمة التمييز الأردنية رقم(1983\55)، هيئة خماسية، تاريخ 1983\1\25، منشورات عدالة ، وهذا القرار وإن كـان قـد صدر على زمن اتفاقية وارسو لسنة 1929 ، إلا أنه ينسجم مع نصوص وأحكام اتفاقية مونتريال لسنة 1999 ، أنظر في ذلك المـادة (18\2\د) من اتفاقية مونتريال.

[3] المادة(20)من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

إن هذا السبب يعد سبباً عاماً يطبق على كافة أنواع المسؤولية في اتفاقية مونتريال [1]، إذا أثبت أن الضرر قد نجم عن خطأ أو إهمال أو امتناع من جانب الشخص المطالب بالتعويض (المرسل أو المرسل إليه) ، أو أسهم في حدوثه ، ويقع على الناقل عبء إثبات خطأ المرسل أو المرسـل إليه [2]، وخطأ المرسل قد يكون في سوء التغليف أو التعبئة ، وخطأ المرسل إليه قد يكون فـي التراخي في استلام البضائع ،فيستتبع إثبات هذا الخطأ إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية .

الفرع الثاني

حالات دفع المسؤولية في التشريع الأردني

سوف يتناول الباحث في هذا الفرع حالات دفع المسؤولية في القانون المدني الأردني أولاً ، وحالات دفع المسؤولية في قانون الطيران المدني الأردني ثانياً ، ثم حالات دفع المسؤولية فـي قانون التجارة الأردني ثالثاً .

أولاً- حالات دفع المسؤولية في القانون المدني الأردني .

حيث أن حالات دفع المسؤولية في القانون المدني الأردني كقواعد عامة تطبق على كافة أنـواع المسؤولية ، وقد سبق البحث فيها في الفرع الثاني من المطلب الأول[3] لذلك سيكتفي الباحث في هذا المجال البحث فقط في حالة واحدة ألا وهي إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية بفعل الغير .

فقد نصت المادة (261) من القانون المدني على أنه " إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه كآفة سماوية أو حادث فجائي أو قوة قاهرة أو فعـل الغيـر أو فعـل المتضرر كان غير ملزم بالضمان ما لم يقض القانون أو الاتفاق بغير ذلك" [4]، وغني عن القول

---

[1] الفقي، عاطف محمد، مرجع سابق، ص 175.

[2] محيو، حسن، مرجع سابق، ص 247.

[3] أنظر في ذلك الصفحات من 84- 89.

[4] المادة (261) من القانون المدني الأردني.

أن مسؤولية الغير تتحقق إذا توافرت أركان المسؤولية (الخطأ والضرر والعلاقة السببية) ، فإذا قام الناقل الجوي بتسليم البضائع إلى شركة نقل أخرى لغايات التخزين وليس النقل ، وتم استلام البضائع دون أي تحفظ ، وحدث نقص أو تلف أثناء وجودها في مستودعات الـشركة الأخـرى (الغير) ، واثبت الناقل الجوي أن الضرر الذي لحق بالبضائع ناشئ بسبب الغير ، هنا لا يسأل الناقل الجوي ويعفى من المسؤولية ، وتقوم مسؤولية الغير على أساس الفعل الضار (المسؤولية التقصيرية) ، ولتوضيح ذلك قضت محكمة التمييز في حكم مشابه على أنه " إذا حصل الـنقص أثناء تخزين البضاعة في مستودعات المدعى عليها شركة عالية وليس أثناء عملية النقل ، فـإن ما ورد بهذا السبب مستوجب الرد ، لأن محكمة الاستئناف طبقت القانون تطبيقاً سـليماً علـى وقائع الدعوى ، باعتبار أن المميزة مسؤولة عن قيمة البضاعة التي نقـصت أو تلفـت أثنـاء وجودها في مستودعاتها وليست ناقلاً جوياً ، لأنها لم تقم بالنقل نهائياً ، وإنمـا هـي اسـتلمت البضاعة دون أي تحفظ ، أو ذكر إلى أنها مخالفة للمواصفات ، أو ناقصة بعد وصـولها إلـى مطار الملكة علياء على متن الخطوط الجوية الإماراتية ، وان الاتفاقية المعقودة مـن المميـزة وشركة طيران الإمارات لا تعفي المميزة من المسؤولية عن النقصان الذي يحصل في البـضائع بعد تخزينها في مستودعاتها ، ومسؤولية الأخيرة عن تلك البضائع خلال فتـرة التخـزين ، إذا عالجت محكمة الاستئناف أسباب عدم مسؤولية المميز ضدها على أساس أنها ناقل للبضاعة من بلد المنشأ ايرلندا إلى المقصد مطار الملكة علياء في عمان ، ونقلهـا إلـى مستودعات شـركة عالية - الخطوط الجوية الملكية الأردنية ، فإنه بهـذا الاسـتلام تكـون حراسـة البـضاعة ، والمحافظة عليها هي من مسؤولية الأخيرة ، ولا علاقة لشركة الإمارات بهذا الأمر ، إذ لم يثبت من البينة المقدمة أن البضاعة قد وصلت إلى مطار الملكة علياء ناقصة أو تالفة أو معيبة [1].

---

[1] قرار محكمة التمييز الأردنية رقم (2070\2007)، هيئة خماسية، تاريخ 30\12\ 2007، منشورات عدالة.

ثانياً- حالات دفع المسؤولية في قانون الطيران المدني الأردني .

لقد نظم المشرع الأردني في المادة (41\ج) من قانون الطيران سبباً لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية في نقل البضائع وجاء بها " لا يكون الناقل الجوي مسؤولاً تجاه الشاحن عن إلقاء البضائع المشحونة أثناء الطيران لأسباب تتعلق بسلامة الطائرة ، شريطة أن يكون الناقل الجوي وتابعوه قد اتخذوا جميع التدابير اللازمة لتفادي الضرر" [(1)]، ويقصد باتخـاذ جميـع التـدابير اللازمة لتفادي الضرر ؛ أي بذل العناية الواجبة ، وتقديم طائرة صالحة للملاحة ، ومجهزه لنقل وحفظ البضائع ، وأن يبذل الناقل عناية الرجل الحريص في إيصال البضاعة سليمة [(2)].

ثالثاً- حالات دفع المسؤولية في قانون التجارة الأردني .

أسباب دفع المسؤولية في قانون التجارة الأردني كما يلي [(3)]:

1. القوة القاهرة.
2. عيب قديم في المنقول.
3. خطأ المرسل.

وقد تبنى القضاء الأردني هذه الحالات وقضت محكمة التمييز الأردنية على أنه " يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك الأشياء ، وعن أي عيب فيها أو نقصانها ، فيما خلا الأحوال الناشـئة عـن القوة القاهرة ، أو عن عيب قديم في المنقول ، أو عن خطأ المرسل ، وعلى الناقل إقامة البينـة على هذه الأحوال المبرئة من التبعية عملاً بالمادة 72 من قانون التجارة رقم 12 لسنة 1966 ، وبناء على ذلك ، فإذا لم يثبت الناقل أن نقصان البضاعة كان ناتجاً عن قوة قاهرة ، أو عن خطأ

---

(1) المادة(41\ج)من قانون الطيران المدني الأردني رقم(41) لسنة 2007.

(2) يا ملكي، أكرم(1998).القانون الجوي، ط1، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع، ص145 ، و زاهر، فاروق احمد، مرجع سابق، ص408.

(3) المادة (72\1) من قانون التجارة الأردني.

للمرسل ، كما أنه لم يثبت أي حالة من الحالات المبرئة من المسؤولية بموجب اتفاقية وارسو التي تسري على النقل الجوي ، وعملاً بالمادة 79/ 2 من قانون التجارة ، فإن الحكم المميز القاضي بإلزامه بثمن الطرود الناقصة المتمثل بالمبلغ المحكوم به يكون متفقاً وأحكام القانون"[1].

المطلب الثالث

حالات دفع مسؤولية الناقل الجوي في نقل الأمتعة

أشارت اتفاقية مونتريال في المادة (2\17) إلى حالات دفع مسؤولية الناقل الجوي في نقل الأمتعة وجاء فيها " .....غير أنه إذا كان الضرر ناجماً وبقدر ما يكون ناجماً عن خلل كامن في الأمتعة أو عن نوعيتها أو عن عيب ذاتي فيها فلا يكون الناقل مسؤولا وفي حالة الأمتعة غير المسجلة بما في ذلك الأمتعة الشخصية يكون الناقل مسؤولاً إذا كان الضرر ناتجاً عن خطئه أو خطأ تابعيه أو وكلائه " [2]، وباستقراء هذا النص يتضح أن اتفاقية مونتريال قد ميزت بين الأمتعة المسجلة والأمتعة غير المسجلة التي تكون في حراسة الراكب ، وأقامت المسؤولية على كل منهما على أساس مختلف ، وقد أقرت اتفاقية مونتريال بالمسؤولية الموضوعية للناقل الجوي في نقل الأمتعة المسجلة [3]، وعلى هذا يتعين عليه بذل العناية اللازمة فقط لإيصال الأمتعة سليمة إلى مكان الوصول دون الالتزام بتحقيق النتيجة ، ولم تقر بذلك بالنسبة للأمتعة غير المسجلة لأنها لا تدخل في عقد النقل [4]، واشترطت الاتفاقية حتى تقوم مسؤولية الناقل عن

---

(1) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم(890 \1988)، هيئة خماسية، تاريخ 22\10\ 1988، منشورات عدالة ، وان كان هذا القرار قد صدر على زمن اتفاقية وارسو لسنة 1929 ، إلا أنه ينسجم مع نص المادة (2\18) والمادة (20) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999 التي عدت خطأ أو امتناع أو إهمال المرسل أو العيب القديم في البضائع سبب لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية.

(2) المادة(2\17)من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

(3) الفقي، عاطف محمد (2008).تطور مسئولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية مونتريال 1999. ط1، الأسكندرية: دار الفكر الجامعي، ص173.

(4) المادة(78) من قانون التجارة الأردني.

الأمتعة غير المسجلة أن يكون الضرر ناجماً عن خطأ الناقل أو تابعيه أو وكلائه ، ومن المسلم به أن التعويض عن ضرر الأمتعة غير المسجلة لا يقوم على فكرة الخطأ المفترض من جانب الناقل ، لذلك على الراكب إثبات الضرر الذي لحق بأمتعته ، وإثبات أن الضرر نجم بسبب خطأ من الناقل أو أحد تابعيه أو وكلائه[1] ، وبديهي أن تخرج الأمتعة غير المسجلة من نطاق المسؤولية كونها تحت حراسة الراكب .

ولما تقدم تكون أسباب دفع مسؤولية الناقل الجوي في نقل الأمتعة المسجلة هي :

1. خطأ صاحب الأمتعة ، أو إهمال ، أو امتناع من جانب الراكب [2].

2. خللاً كامناً في الأمتعة ، أو بسبب نوعها ، أو عيب ذاتي فيها [3].

وفي نقل الأمتعة غير المسجلة هي : إذا أقام المتضرر البينة على أن الضرر ناتج عن خطأ الناقل ، أو تابعيه ، أو وكلائه [4].

وبالنسبة لحالات الإعفاء الواردة في التشريع الأردني والمتعلقة بالأمتعة ، فقد بينت المواد (1\72) من قانون التجارة ، والمادة (261) من القانون المدني الأردني أسباب دفع المسؤولية في نقل البضائع والأمتعة ، ومنعاً للتكرار وحيث سبق شرحها فلا حاجة لتكرارها مره أخرى [5].

---

[1] عبدالجليل، يسرية، مرجع سابق، ص294 .

[2] راجع في ذلك المادة(20)من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

[3] راجع في ذلك المادة(2\17)من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

[4] أنظر في ذلك المادة(2\17)من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

[5] أنظر الصفحات من 84- 89 و 93- 96 .

المطلب الرابع

حالات دفع مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير

خلصنا عند البحث في مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير ، إن مسؤولية الناقل مسؤولية شخصية قوامها الخطأ المفترض ، وإن الناقل يسأل عن الضرر الناجم عن التأخير فقط (ومثال ذلك : الضرر الناجم عن تأخر الناقل في تسليم البضائع للمرسل إليه ، الذي قد يؤدي إلى فوات الفرصة عليه في بيعها بالسعر المناسب ، أو تصريفها في الوقت المناسب) ، وفي حالة الضرر الناجم عن التأخير بسبب تلف البضائع أو تعيبها أو ضياعها ، فالناقل هنا يسأل عن تعويض التلف أو التعيب ، ولا يسأل عن التعويض الناجم عن التأخير[1]، وذلك إعمالاً لنص المادة (18) من اتفاقية مونتريال .

وعلى ضوء ما تقدم ، يرى الباحث أنه لا فرق في مطالبة الناقل بالتعويض عن تلف البضائع أو تعيبها أو ضياعها بسبب التأخير ، و المطالبة بالتعويض الناجم عن التأخير نفسه ، طالما أن مبلغ التعويض المقرر في المادة (22) من اتفاقية مونتريال لعام 1999 هو واحد ، ويشمل كافة أنواع الضرر(التلف أو الضياع أو التعيب أو التأخير) .

وتجدر الملاحظة أن المادة(19) من اتفاقية مونتريال قد أشارت إلى أسباب خاصة في إعفاء الناقل من المسؤولية عن التأخير في كافة أنواع النقل بطريق الجو (نقل الأشخاص ، والبضائع ، والأمتعة) ، فضلاً عن السبب العام الوارد في المادة (20) ، وذلك إذا اثبت الناقل انه :

---

[1] العريني، محمد فريد، مرجع سابق، ص318.

1. اتخذ هو ، وتابعوه ، ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة للازمة لتفادي الضرر، أو استحال على الناقل أو تابعيه ووكلاؤه اتخاذ مثل هذه التدابير ؛ أي بذل الناقل وتابعيه ووكلاؤه عناية الرجـل الحريص في إيصال الأشخاص والبضائع والأمتعة سليمة إلى مكان الوصول .

2. خطأ أو إهمال أو امتناع من جانب المرسل أو المرسل إليه أو الراكب .

وقد أضاف قانون التجارة حالتين لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية ، وهما وجود القوة القاهرة ، أو خطأ من قبل الراكب ، وان كانت تلك الحالتين من ضمن الحالات الواردة في القواعد العامة للقانون المدني الأردني ، إلا أن الباحث ارتأى ذكرهما لتعلقهما بالتأخير في نقل الأشخاص فقط ، ودون الحاجة للبحث فيهما منعاً للتكرار.

الفصل الرابع

دعوى المسؤولية في كل من اتفاقية مونتريـال لعـام 1999 والتـشريع الأردنـــي

الدعوى هي الوسيلة التي يلجأ إليها الشخص من خلال القضاء للمطالبة بحقه أو حمايته [(1)]، وقد عرفتها مجلة الأحكام العدلية بأنها " طلب شخص حقه من آخر أمام القـضاء " [(2)]، فحـق الادعاء ينشأ بنشوء الحق ، لذا لابد أن يكون هناك مدعٍ (صـاحب الحـق) ، ومـدعى عليـه (المطالب بالحق) ، ويختلف المدعي باختلاف نوع النقل (نقل الأشخاص ، البضائع) ، ويختلف المدعى عليه باختلاف الناقل الجوي (كالناقل المتعاقد ، والناقل الفعلي ، مؤجر ومستأجر الطائرة) ، وأيضاً يختلف المدعي والمدعى عليه باختلاف الأساس الذي تقوم عليه المسؤولية بين إقامة الدعوى على أساس المسؤولية العقدية(الراكب ، المرسل) ، أو المسؤولية التقصيرية(الورثة) ، ومن المسلم به أن المدعي يكون عادة هو صاحب المصلحة القانونية في الدعوى ، والمـصلحة مناط الدعوى ، وفي هذه الحالة يكون المدعي : هو المتضرر نفسه صاحب المصلحة في إقامـة الدعوى ، وقد يكون المدعي الوصي أو الولي صاحب الصفة بالدعوى في حال عدم توفر شرط الأهلية في المدعي صاحب المصلحة القانونية [(3)].

---

(1) أبوالوفا، أحمد(1977).نظرية الدفوع في قانون المرافعات.ط5، الاسكندرية: منشأة المعارف، ص767.

(2) المادة (1613) من مجلة الأحكام العدلية ، وتعد مجلة الأحكام العدلية المرجع الأساسي للقانون المدني الأردني ، وتستمد أحكامها من الفقه الإسلامي.

(3) ويشترط في المصلحة أن تكون قانونية ؛ أي أنها ترتكز على حق أو مركز قانوني يقره ويعترف به القانون ، وفضلاً عـن هـذا الشرط يشترط أن تكون المصلحة مشروعة ؛ أي غير مخالفة للنظام العام والآداب العامة ، (للمزيد أنظر العبودي، عبـاس، مرجـع سابق، ص188-190) ، وصاحب المصلحة في الدعوى هو صاحب الحق الذي يقره ويعترف به القانون كما هو متعارف عليه فـي شرائع الدول الإسلامية ، وقد يكون الصديق أو الصديقة ، كم هو موجود في شـرائع الـدول الغربيـة (Boy- Friend, Girl Friend) وتعد هذه المصلحة غير قانونية في نظر القضاء المستمد قانونه من الشريعة الإسلامية ، كونها لا تستند - إلـى حـق يقـره ويعترف به القانون - ولمخالفتها النظام العام والآداب العامة .

وبناء على ما تقدم سوف نتناول هذا الفصل في ثلاثة مباحث :

ففي المبحث الأول دعوى المسؤولية في اتفاقية مونتريال لعام 1999 .

وفي المبحث الثاني دعوى المسؤولية في التشريع الأردني .

وفي المبحث الثالث نطاق التعويض في مسؤولية الناقل الجوي .

المبحث الأول

دعوى المسؤولية في اتفاقية مونتريال لعام 1999

وسيقسم هذا المبحث إلى مطلبين ، ففي المطلب الأول سـوف يتنـاول الباحـث أطـراف الدعوى ، وفي المطلب الثاني الاختصاص المكاني (محل إقامة الدعوى) .

المطلب الأول

أطراف الدعوى

سوف يقسم هذا المطلب إلى فرعين ، سوف يبحث فـي الفـرع الأول أطـراف دعـوى المسؤولية في الأضرار الناتجة عن الإصابة الجسدية و الوفاة و التأخير ، وفي الفـرع الثـاني أطراف الدعوى في نقل البضائع والأمتعة .

الفرع الأول

أطراف دعوى المسؤولية في الأضرار الناتجة عن الإصابة الجسدية و الوفاة و التأخير

أطراف دعوى المسؤولية في الأضرار الناتجة عن الإصابة الجسدية أو الوفاة أو التـأخير هما المدعي والمدعى عليه ، لذلك سوف نبحث في المدعي أولاً ، ثم المدعى عليه ثانياً .

أولاً- المدعي :

يختلف المدعي في دعوى المسؤولية في نقل الأشخاص باختلاف نوع الـضرر ، فقـد يكـون الضرر ناتجاً عن :

1- التأخير: وفي هذه الحالة يكون المدعي هو المسافر نفسه ، ومن حقه المطالبة بـالتعويض عن الضرر المادي الذي أصابه جراء التأخير ، والمتمثل على سبيل المثال بفقدان فرصة عمـل أو صفقة تجارية.....الخ .

2- الضرر الجسماني: ويقصد به الآلام والأوجاع التي يحسها المصاب في جسده الناتجة عن الحوادث ، سواء قد حصل بخطأ من الناقل أو فعل الغير ، وقد تختلط هذه الآلام بالألم النفـسي الذي يتمثل بشعوره بعدم الارتياح لما سيؤول حاله وحال من يعول (الضرر المعنـوي) ، وقـد تمنع هذه الآلام المصاب من ممارسته لحياته الطبيعية والتعرض له في كسبه (الضرر المادي) ، لذلك من حق المصاب التمتع في صحة بدنه ، والسكينة النفسية ، والتحرر منهـا مـن خـلال التعويض النقدي عنها [1]، ومن المسلم به في هذه الحالة أن يكون المدعي هو المسافر نفسه ، أو الولي أو الوصي إذا كان المتضرر قاصراً ، أو محجوراً عليه لجنونٍ أو عته [2]، وفـي هـذه الحالة تقام الدعوى من قبل الولي أو الوصي بصفته ولياً أو وصياً عن القاصر [3].

وبغير ذلك ترد الدعوى لعدم صحة الخصومة ، ومن حق كل من أصـابه ضـرر المطالبـة بالتعويض عن الضرر المادي و المعنوي.

---

(1) العماوي، محمد عبد الغفار(2012).التعويض عن الأضرار الجسدية والأضرار المجاورة لها (دراسة مقارنة بين الشريعة والقانون). ط1، عمان: دار الثقافة، ص227-231.

(2) راجع في ذلك المادة (48) من القانون المدني الأردني.

(3) أنظر في ذلك المادة (46) من القانون السابق.

3- الضرر ناتج عن الوفاة [1]:

الأصل أن يكون المدعي هو المسافر، والاستثناء في حال وفاة المسافر ، يكون مـن حـق الورثة تحريك الدعوى على الناقل الجوي للمطالبة بحق مورثهم بـالتعويض ، ولكـن اتفاقيـة مونتريال ومن قبلها اتفاقية وارسو قد التزمتا الصمت حيال هذا الموضوع ، وتركته دون معالجة ، واكتفت اتفاقية مونتريال لسنة 1999 بالذكر في المادة (36\2) عبارة (...لا يحق للراكب أو لأي شخص يستمد منه حقه في التعويض الرجوع إلا على الناقل...) ، ونصت في المادة (28) على أن تدفع الدفعات المسبقة في حالتي الوفـاة والإصـابة إلـى " ...الـشخص الطبيعـي أو الأشخاص الطبيعيين الذين يحق لهم أن يطـالبوا بـالتعويض لتلبيـة احتياجـاتهم الاقتـصادية الخاصة... " .

وباستقراء هاذين النصين نلاحظ بأن النص الأول قد منح الراكب المتضرر حق المطالبـة بالتعويض إذا كان كامل الأهلية ، ولكن ماذا لو كان قاصراً أو عديم الأهلية ؟ وفي العبارة التي تلي عبارة الراكب(لأي شخص يستمد منه حقه في التعويض) جاءت مطلقه ، والمطلق يجري على إطلاقه ما لم يرد نص يقيده ، و ذكرت في نص المادة (28) عبارة الشخص الطبيعي :

---

[1] وتجدر الملاحظة أنه ورد في الملحق الثالث عشر لمنظمة الطيران المدني تحت عنوان تحقيق حوادث ووقائع الطيران المنـشور على موقع الايكاو ، أن مسؤولية التحقيق تقع على عاتق الدولة التي يقع فيها الحادث ، وتجري تلك الدولة التحقيق عادة ، و يجوز لها أن تعهد بالتحقيق كلياً أو جزئياً إلى دولة أخرى ، و إذا وقع الحادث خارج إقليم أي دولة ، هنا تقع المسؤولية عن إجراء التحقيق على عاتق دولة التسجيل ، ويحق لدولة التسجيل والمشغّل والتصميم والصنع أن تشارك في التحقيق ، وأن تعين ممثلاً معتمداً لها للاشـتراك فـي التحقيق ، ويجوز أيضا تعيين مستشارين لمساعدة الممثلين المعتمدين ، ويجوز للدولة التي تجري التحقيق أن تستعين بأفـضل الخبـراء الفنيين المتوافرين من أي مصدر للمساعدة في التحقيق ، وتتضمن عملية التحقيق جمع وتسجيل وتحليل جميـع المعلومـات المتـصلة بالحادث ، وتحديد أسبابه ، وتقديم توصيات ملائمة للسلامة ، ويشتمل الفصل الخامس أيضاً على أحكام تتعلـق بـالمحقق المـسؤول ، ومسجلات الطيران ، وفحوص التشريح والتنسيق مع السلطات القضائية وإخطار سلطات أمن الطيران وإعادة فتح التحقيق ، ويحـق أيضاً للدول التي توفي مواطنوها في الحادث تعيين خبير للاشتراك في التحقيق .

وهو كل شخص عادي تثبت له الشخصية القانونية [1]، ومتى تثبت الشخصية القانونية للـشخص ؟ تثبت منذ الولادة ، وتبقى ما دام على قيد الحياة ، إذاً هذا الحق لا ينتقل إلى الشخص المعنوي ، فلماذا أراد واضعو الاتفاقية استخدام عبارة الشخص الطبيعي ؟ وحيث لا توجد إجابة على هذا التساؤل ، يمكن للباحث القول أن هذا النص يشوبه الغموض ، وكان علـى واضـعي الـنص الاكتفاء بعبارة من له الحق بالمطالبة بالتعويض دون ذكر عبارة الشخص الطبيعي ، وحيـث لا يوجد نص يسعف هذا الموقف لتحديد بوضوح من هو المدعي في حالة الوفاة ، ومن هو المدعي في الإصابة الجسدية التي يتعرض لها ناقص أو عديم الأهلية ، لذلك لزاماً الرجوع إلى القـانون الوطني لمعرفة صاحب الحق و\أو صاحب المصلحة في إقامة الدعوى ، وسيتم البحث في ذلـك عند تناول موضوع دعوى المسؤولية تجاه الناقل الجوي في التشريع الأردني.

ثانياً- المدعى عليه :

يختلف المدعى عليه في اتفاقية مونتريال لعام 1999 باختلاف الناقل الجوي بحيث قـد يكـون المدعى عليه هو :

1- الناقل المتعاقد.

2- أو الناقلين المتتابعين.

3- أو الناقل المتعاقد والناقل الفعلي.

4- أو مستأجر الطائرة.

الحالة الأولى الناقل المتعاقد (الأصيل) [2]: وهو الذي يكون طرفاً أساسياً في عقد النقل الجوي ، ويتولى عملية النقل كاملةً من نقطة المغادرة إلى نقطة الوصول ، ومثال ذلك : أن تقوم شركة

---

[1] القيام، خالد رشيد(1999).مقدمة في الأصول العامة لعلم القانون (المبادئ العامة لنظريتي القانون والحق).ط1، (د .م): (د .د)، ص235.

[2] المادة (39) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

الخطوط الملكية الأردنية بنقل مسافر من عمان إلى أمستردام دون توقف ، ففي هذه الحالة تكون الشركة هي المدعى عليها ، والمسؤولة عن كافة الأضرار التي لحقت بالمسافر من لحظة صعود الطائرة حتى النزول منها.

الحالة الثانية النقل المتتابع : الأصل أن ترفع الدعوى على الناقل المتعاقد [1]، والاستثناء إذا تولى عملية النقل أكثر من ناقل ، ومثال ذلك : أن تقوم شركة الخطوط الملكية الأردنية بنقل مسافر من عمان إلى أمستردام ، ثم يتابع عملية النقل الشركة الهولندية للطيران من أمستردام إلى نيويورك ، هنا نميز فيما إذا كانت الشركة الأردنية قد تعهدت أن تتولى المسؤولية عن كامل الرحلة أم لا ، فإذا تعهدت بذلك ، فهي وحدها ملزمة بالتعويض ، وحتى تلزم بالتعويض يجب أن يكون التعهد مكتوباً سواء في تذكرة السفر أو في أي مستند أخر [2]، وبخلاف ذلك فإن المسؤولية تقع على عاتق الناقل الذي وقع خلالها الحادث أو التأخير ، فإذا وقع الحادث من نقطة المغادرة في عمان إلى نقطة الوصول في أمستردام فالشركة الأردنية هي المدعى عليها ، وكذلك الحال إذا وقع الحادث بين نقطة المغادرة في أمستردام ونقطة الوصول في نيويورك فالشركة الهولندية هي المدعى عليها ، وهذا يستقيم مع ما جاءت به المادة (36) من اتفاقية مونتريال ، والمادة (30) من اتفاقية وارسو ، إلا أن اتفاقية مونتريال في المادة السابقة ولغايات رفع الدعوى قد ميزت المدعى عليه في نقل الأشخاص ، ونقل البضائع والأمتعة.

فبالنسبة لنقل الأشخاص : تُرفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي الذي تولى النقل ، ووقع الحادث أو التأخير الذي ترتّب عنه الضرر في مرحلة النقل التي تولاها ، ما لم يكن الناقل الأول وبناء على اتفاق مكتوب قد تعهد بمقتضاه على تحمل المسؤولية عن الرحلة بأكملها ،حيث

---

[1] رضوان، ابوزيد(د .ت).القانون الجوي (قانون الطيران التجاري)، (د.م): دار الفكر العربي، ص453.

[2] راجع في ذلك المادة (36\2) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

اعتبرت المادة (3/1) من اتفاقية مونتريال النقل الذي يقوم به عدد من الناقلين المتتابعين نقـلاً واحداً لا يتجزأ ما لم يتفقوا على غير ذلك ، و جاء في المادة(2\36) من اتفاقية مونتريـال مـا يلي " وفي حالة النقل من هذا النوع لا يحق للراكب أو لأي شخص يستمد منه حقه في التعويض الرجوع إلا على الناقل الذي تولى النقل الذي وقع خلاله الحادث أو التأخير ، ما لم يكن الناقـل الأول قد أخذ على عاتقه المسئولية عن الرحلة بأكملها بموجب اتفاق صريح "(1) .

الحالة الثالثة الناقل المتعاقد والناقل الفعلي (2):

الناقل المتعاقد : كما سبق وأن أشار إليه الباحث هو الناقل الذي يكون طرفا أساسياً في عقد النقل الجوي ، والناقل الفعلي : هو الذي يقوم بكل أو بجزء من عملية النقل الجـوي بمقتـضى ترخيص من الناقل المتعاقد ، دون أن يكون للناقل الفعلي ناقلاً متتابعاً (3) ، وعلى هـذا نميـز المدعى عليه في النقل الذي يقوم به الناقل الفعلي من خلال حالتين :

1- الحالة الأولى إذا قام الناقل الفعلي بكامل عملية النقل ، جاز للمدعي إقامة الـدعوى علـى الناقل المتعاقد ، أو الناقل الفعلي ، أو عليهما مجتمعين .

2- الحالة الثانية إذا قام الناقل الفعلي بجزء من عملية النقل ، هنا يجوز للمدعي إقامة الدعوى على كل من الناقل المتعاقد ، والناقل الفعلي مجتمعين متضامنين أو منفردين ، ولكـن يتحمـل الناقل المتعاقد المسؤولية عن كامل الرحلة ، والناقل الفعلي فقط عن الجزء الذي قام به (4).

وفي كل الأحوال إذا أُقيمت الدعوى على أيهما منفرداً ، جاز له تقديم طلب إدخال الطرف الآخر كمدعاً عليه ثانٍ في الدعوى كونهما متضامنين متكافلين بقيمة مبلغ التعويض (5).

---

(1) المادة (2\36) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999 ، ويقابلها المادة (2\30) من اتفاقية وارسو لسنة 1929.

(2) الفقي، عاطف محمد، مرجع سابق، ص236.

(3) راجع في ذلك المادة (39) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

(4) أنظر في ذلك المادة (40) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

(5) أنظر في التضامن بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي المواد (40 و41 و45) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

ومن الأهمية بمكان أن نبين أن الناقل المتعاقد يعد طرفاً في عقد النقل ، بينما الناقل الفعلي ليس طرفاً في عقد النقل ، وعلى الرغم من ذلك تسري عليه أحكام الاتفاقيـة ، ويـستفيد مـن شروط و حدود المسؤولية الواردة في الاتفاقية [1].

ويثار التساؤل في هذا المقام عن موقف اتفاقية مونتريال من مسؤولية تابع أو وكيل الناقل المتعاقد أو الفعلي عن الأخطاء التي يرتكبونها تجاه الأشخاص ، والأضرار التي تنتج عن ذلـك ، أجابت على هذا التساؤل المادة (43) من اتفاقية مونتريال ، وعلى هذا إذا أقيمـت الـدعوى على التابع أو الوكيل ، واثبت أنه قد تصرف في حدود ممارسته لوظيفته ، فيحق له الاسـتفادة من شروط وحدود المسؤولية المقررة للناقل بمقتضى اتفاقية مونتريال [2]، وعلى الـرغم أنهـم ليسوا طرفاً في عقد النقل ، ولا يرتبطون بعلاقة عقدية مع المتضرر ، إلا أنه يمكن مقاضاتهم وفقا لأحكام المسؤولية التقصيرية عن الأخطاء التي يرتكبونها تجاه الأشخاص [3].

الحالة الرابعة مستأجر الطائرة :

لم تتطرق اتفاقية مونتريال إلى ذكر نص صريح يتعلق بإيجار الطـائرة ، أو بمـسؤولية مستأجر الطائرة ، ولكن يمكن استنباط ذلك من روح نص المادة (2\33) الـذي جـاء بهـا " ...والذي يشغل الناقل إليه ومنه خطوطاً لنقل الركاب جواً ، إما على متن طائراتـه ، أو علـى متن طائرات ناقل آخر طبقاً لاتفاق تجاري ...الخ " ، وسبق أن أشار الباحث إلى أن المـؤجر يأخذ حكم الناقل المتعاقد إذا تم استئجار الطائرة مع طاقمها - كون المؤجر يحتفظ بحق الرقابة والإشراف على الطاقم - والمستأجر يحتفظ بحقه بتقديم الخدمة للركاب - فكلاهما يعـد نـاقلاً

---

(1) العريني، محمد فريد، مرجع سابق، ص 310 ، والمادة (40) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

(2) راجع في ذلك المادة (43) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

(3) الفقي، عاطف محمد، مرجع سابق، ص238.

جوياً [1]، على اعتبار أن المؤجر هو الناقل المتعاقد ، والمستأجر هو الناقل الفعلـي ، بيـد أن الناقل المتعاقد لا يعد ناقلاً متعاقداً ما لم يبرم عقد النقل مع (الأشخاص أو أصحاب البضائع) ، والرأي الراجح أن عقد النقل هو الذي يحدد من هو الناقل الجوي (المؤجر ، أو المستأجر) [2]، وفي جميع الأحوال يرى الباحث أن المدعى عليه قد يحدد من خلال نوع المسؤولية التي تقـوم عليها الدعوى ، فقد تقام الدعوى على أساس المسؤولية العقدية عند توافر أركانهـا ، ويكـون المدعى عليه في هذه الحالة كل من يكون طرفاً في عقد النقل الجوي ، وقد تقام الدعوى علـى أساس المسؤولية التقصيرية عند توافر أركانها ، ويكون المدعى عليه في هذه الحالة كـل مـن يكون طرفاً في عقد إيجار الطائرة ، ولا يكون طرفاً في عقد النقل الجوي [3].

الفرع الثاني

أطراف الدعوى في نقل البضائع والأمتعة

أطراف دعوى المسؤولية في الأضرار الناتجة عن تلف ، أو ضياع ، أو تأخير البـضائع والأمتعة هما المدعي والمدعى عليه ، لذلك سوف نبحث في المدعي أولاً ، ثم في المدعى عليه ثانياً .

أولاً- المدعي :

المدعي في دعوى المسؤولية المتعلقة بنقل البضائع والأمتعة هما المرسل والمرسل إليه بالنسبة للبضائع ، والراكب بالنسبة للأمتعة [4].

---

[1] محيو، حسن، مرجع سابق، ص287.

[2] حمدا ، حمدا محمد(2000).النظام القانوني لإيجار الطائرة(دراسة مقارنة).القاهرة: دار النهضة العربية، ص189.

[3] حمدا ، حمدا محمد، مرجع سابق، ص198.

[4] راجع في ذلك المادة (14) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999 التي منحت المرسل والمرسل إليه حق لكل منهما حقاً بمطالبة الناقـل باسمه الخاص ، والمواد (13) و(31\2) منحت المرسل إليه حق تقديم الاحتجاج إلى الناقل فور اكتشاف العيب أو الضياع أو التأخير في تسليم البضائع ، والمادة (36\3) التي منحت الحق للراكب والمرسل الرجوع على الناقل الأول ، وحق الراكـب والمرسـل إليـه بالرجوع على الناقل الأخير.

ثانياً- المدعى عليه :

لا يختلف المدعى عليه في نقل البضائع والأمتعة عما هو الحال في نقل الأشخاص باستثناء النقل المتتابع - ودون الحاجة للتكرار - فسوف يتطرق الباحث فقط إلى المدعى عليه في النقل المتتابع.

سبق وأن أشار الباحث إلى أن الدعوى تقام على الناقل نفسه ، والاستثناء إذا تولى عملية النقل أكثر من ناقل ، وأن الاتفاقية ميزت بشأن تحديد المدعى عليه لغايات رفع الدعوى ما بين نقل الأشخاص ونقل البضائع والأمتعة ، وذكر الباحث أن الدعوى في هذا النوع من النقل تقام بالنسبة للأشخاص على الناقل الجوي الذي تولى النقل ووقع الحادث أو التأخير الذي ترتّب عنه الضرر في مرحلة النقل التي تولاها ، ما لم يكن الناقل الأول وبناء على اتفاق مكتوب قد تعهد بمقتضاه على تحمل المسؤولية عن الرحلة بأكملها .

أما بالنسبة لنقل البضائع أو الأمتعة : فإن اتفاقية مونتريال قد أفرزت في المادة (3\36) عدة خيارات للمدعي ، فإذا كان المدعي (المرسل أو الراكب) له أن يقيم الدعوى على الناقل الأول ، وإذا كان المدعي هو(المرسل إليه أو الراكب) له أن يقيم الدعوى على الناقل الأخير ، ولكل منهم - فضلاً عن ذلك - مقاضاة الناقل الذي تولى مرحلة النقل التي وقع خلالها التعيب أو الضياع أو التلف أو التأخير ، وفي جميع الأحوال يعتبر جميع الناقلين مسؤولين على وجه التضامن تجاه المرسل أو المرسل إليه أو الراكب [1].

ويستخلص الباحث مما سبق أن اتفاقية مونتريال قد راعت مصلحة المرسل والمرسل إليه عند التقاضي ، فالمرسل يكون عادةً قريباً من الناقل الأول ، والمرسل إليه قريباً من الناقل الأخير ، وبتقريرها لمبدأ التضامن ، قد ضمنت للمتضرر الحصول على حقه بالتعويض

---

[1] محيو، حسن، مرجع سابق، ص275.

بالرجوع على الطرف المليء [1]، في حين أنها لم تقرر هذا المبدأ بين الناقلين المتتابعين في حال الإصابات الجسدية أو الوفاة أو تأخير الراكب .

ومما تجدر الإشارة إليه أن الدعوى تقام على الورثة بالإضافة للتركة في حال وفاة المدعى عليه(الناقل الجوي) إذا كان شخصاً طبيعياً فقط ، وذلك بدلالة المادة (32) من اتفاقية مونتريال [2]، وهذه الحالة تطبق على كافة أنواع النقل (نقل الأشخاص و البضائع و الأمتعة).

المطلب الثاني

الاختصاص المكاني(محل إقامة الدعوى)

الأصل العام أن قواعد الاختصاص المكاني غير متعلقة بالنظام العام [3]؛ ويجوز للأطراف الاتفاق على غير ذلك ، وتحديد المحكمة التي سوف تنظر في النزاع عند قيامه ، بيد أن قواعد الأخصاص المكاني في اتفاقية مونتريال متعلقة بالنظام العام [4]، ولا يجوز للأطراف الاتفاق على غير ذلك تحت طائلة البطلان ، والعلة في ذلك لوجود نص آمر لا يجوز مخالفته ، حيث أشارت المادة (49) إلى بطلان كل اتفاق سابق على وقوع الضرر ، ويمس قواعد الاختصاص المنصوص عليها في الاتفاقية [5]، وطبقاً لمفهوم المخالفة يجوز الاتفاق على تعيين المحكمة التي

---

(1) الفقي، عاطف محمد، مرجع سابق، ص236.

(2) العريني، محمد فريد، مرجع سابق، ص308 ، وانظر في ذلك المادة (32) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999 التي منحت المضرور حق الرجوع بالتعويض على التركة في حال وفاة المتسبب في الضرر ، وفي هذه الحالة يتصور الرجوع على التركة في كل الأحوال ، إلا إذا كان المتسبب بالضرر شخصاً معنوياً ، وعادةً تكون شركات النقل شركات مساهمة عامة أو ذات مسؤولية محدودة وفي هذه الحالة لا يجوز الرجوع إلا على أموال الشركة ، ولا يجوز الرجوع على أموال الشركاء الخاصة ، وبما أن الشخص المعنوي لا يموت ولكن يمكن أن يفلس أو يتم إعلان تصفيته ، هنا يتم الرجوع على وكيل التفليسة أو المصفي بصفته وكيلاً للتفليسة أو مصفياً وليس بصفته الشخصية ، وفي حال عدم كفاية أموال الشركة لسداد ديونها تقسم الأموال بين الدائنين قسمة الغرماء.

(3) القضاة، مفلح عواد(2004).أصول المحاكمات المدنية والتنظيم القضائي.ط1، عمان: دار الثقافة، ص159.

(4) الفقي، عاطف محمد، مرجع سابق، ص229.

(5) راجع في ذلك المادة (49) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

سوف تنظر النزاع بعد وقوع الضرر ، بيد أن اتفاقية مونتريال قد أتاحت أمـام المـدعي عـدة خيارات لإقامة الدعوى تجاه الناقل ، حيث أشارت في المادة (33) على أن الاختصاص المكاني ينعقد وفق اختيار المدعي ، وفي إقليم إحدى الدول الأطراف وأمام كل من [1]:

1- محكمة محل إقامة الناقل.

2- أو محكمة مركز أعمال الناقل الرئيسي.

3- أو محكمة الجهة التي يكون له فيها منشأة تولت عنه إبرام العقد (محل شراء التذاكر).

4- أو محكمة جهة نقطة الوصول.

5- أمام محكمة محل إقامة الناقل الفعلي ، أو محكمة المركز الرئيسي لأعماله [2].

و يستفاد مما سبق ، أن الاتفاقية أوجبت أن تقام الدعوى في إقليم إحدى الدول المتعاقـدة ، والعلة في ذلك ، ضمان تقيد المحكمة بتطبيق أحكام الاتفاقية على النزاع المعروض عليهـا [3]، ومن ناحية أخرى ، يستقيم ذلك مع قاعدة أن الأصل براءة ذمة المدعى عليه إلى أن يثبت عكس ذلك ، وهو أولى بالرعاية ، وعلى المدعي أن يسعى إلى محكمة موطن المـدعى عليـه ، لأن الدين محمول وليس منقول [4]، ومن باب التيسير ومراعاة لظروف الراكب (الصحية ، والمادية) ، فقد أتاحت اتفاقية مونتريال في المادة (2\33) في حالتي (الإصابة والوفاة) أن ترفع دعـوى المطالبة بالتعويض في محل إقامة الراكب الرئيسي وقت وقوع الحادث ، بشرط أن يكون للناقل رحلات إلى ذلك البلد ، سواء كانت عبر طائراته الخاصة أو طائرات مستأجره [5].

---

[1] راجع في ذلك المادة (1\33) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

[2] راجع في ذلك المادة (46) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

[3] العريني، محمد فريد، مرجع سابق، ص304.

[4] القضاة، مفلح عواد، مرجع سابق، ص143.

[5] أنظر في ذلك المادة (2\33) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

وبهذا الخيار السادس لمحل إقامة المدعي تكون اتفاقية مونتريال قد تميزت على غيرها من الاتفاقيـــات الـــسابقة التـــي لـــم تكـــن تعـــرف الخيـــار الـــسادس .

وتجدر الملاحظة أن الاختصاصات الخمسة سالفة الذكر تـشمل جميـع أنـواع دعـاوى المسؤولية التي يرفعها المتضررون أو ورثتهم (نقل البضائع ، الأمتعة ، الإصـابة ، الوفـاة ، التأخير) ، والغاية من تعدد المحاكم المختصة حماية المتضررين وورثتهم وعدم تكليفهم عنـاء الانتقال إلى محل إقامة الناقل الجوي والحصول على التعويض في المكـان الأيـسر لهـم [1]، وعلى هذا الأساس أعطت الاتفاقية للمتضرر أن يختار رفع دعواه أمام إحدى المحاكم الخمـسة بالإضافة للخيار السادس المتعلق بالإصابة أو الوفاة الذي يعد إضافة جديـدة أوردتهـا اتفاقيـة مونتريال .

المبحث الثاني

دعوى المسؤولية في التشريع الأردني

ولبحث دعوى المسؤولية سيقسم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب :

ففي المطلب الأول سوف يتناول الباحث أطراف الدعوى .

وفي المطلب الثاني الاختصاص المكاني .

أما في المطلب الأخير تقادم دعوى المسؤولية .

---

[1] العريني، محمد فريد، مرجع سابق، ص304.

المطلب الأول

أطراف الدعوى

سوف يقسم هذا المطلب إلى فرعين ، في الفرع الأول المدعي ، وفي الفرع الثاني المدعى عليه.

الفرع الأول

المدعي

سبق وأن أشار الباحث إلى أن اتفاقية مونتريال قد أغفلت عن تحديد أوصـاف أو ماهيـة المدعي في حالة الوفاة ، ومن هو المدعي في الإصابة الجسدية التي يتعرض لها ناقص أو عديم الأهلية .

الدعوى في القانون الأردني تخضع لشروط معينة ، فإذا تخلفت هذه الشروط سوف ترد الدعوى دون النظر إلى موضوعها ، وقد أخذ قانون أصول المحكمات المدنية بهذا المبدأ في المادة الثالثة وجاء بها " لا يقبل أي طلب أو دفع لا يكون لصاحبه فيه مصلحة قائمـة يقرهـا القـانون "[1]، ويستخلص الباحث من هذا النص أن الشرط الوحيد لقبول الدعوى أمام المحاكم الأردنية هـو أن يتوفر شرط المصلحة ، وأن تكون هذه المصلحة قانونية ؛ يقرها و يعترف بها القانون ؛ أي أن تكون المصلحة مشروعة ، وغير مخالفة للنظام العام والآداب العام [2]، وأن شرط الأهلية لـيس شرطاً لقبول الدعوى وإنما شرط لصحة الدعوى ؛ أي أن القاصر يستطيع المطالبة بحقه ، ولكن لا يستطع مباشرة الدعوى بنفسه [3]، وهذا ما أكدته المادة (43) من القانون المدني" كل شخص

---

[1] المادة(3) من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني رقم(24) لسنة 1988.

[2] العبودي، عباس(2006).شرح أحكام قانون أصول المحاكمات المدنية.ط1، عمان: دار الثقافة، ص190.

[3] القضاة، مفلح عواد، مرجع سابق، ص179.

يبلغ سن الرشد متمتعا بقواه العقلية ، ولم يحجر عليه ، يكون كامل الأهليـة لمباشـرة حقوقـه المدنية " [1]، وجاء في المادة (123) من القانون المدني " ولي الصغير هو أبوه ثم وصي أبيـه ثم جده الصحيح ثم وصي الجد ثم المحكمة أو الوصي الذي نصبته المحكمة " [2]، وعلـى هـذا يكون المدعي في الإصابة الجسدية التي يتعرض لها ناقص أو عديم الأهلية الولي أو الوصـي ، وله أهلية التقاضي نيابة عن ناقص أو عديم الأهلية .

وقد أشارت المادة (206) من القانون المدني أن آثار العقد تنصرف إلى المتعاقدين والخلف العام ، إذاً يكون الورثة هم المدعيين في حالة الوفاة للمطالبة بالضرر المـادي ، ومـاذا عـن الضرر المعنوي ؟ فقد ذهب المشرع الأردني إلى أبعد من ذلك وشمل الأزواج والأقـارب مـن الأسرة ، حيث نصت المادة (2\267) على أنه " يجوز أن يقضي بالضمان للأزواج وللأقربين من الأسرة عما يصيبهم من ضرر أدبي بسبب موت المصاب " [3]، أن ضرر الوفـاة يـصيب ذويه في مشاعرهم وعاطفتهم ، والأصل أن الضرر المعنوي هو حق شخصي للمضرور نفـسه إذا كان على قيد الحياة [4]، والاستثناء في حال الوفاة ، فالمشرع الأردني قد قصره في المـادة (2\267) على الأزواج والأقارب من الأسرة(ويشمل كل من يجمعها أصل مشترك ، فإمـا أن تكون قرابة مباشرة كالصلة بين الأصول والفروع ، وإما غير مباشرة كالتي تربط بين أشخاص يجمعهم أصل مشترك دون أن يكون أحدهم أصلاً أو فرعاً للآخر ، فالأقارب من الأسرة تـشمل الإخوة والأخوات فضلاً عن الورثة من الأبناء والوالدين) [5]، وفي هذا الصدد قضت محكمة

---

[1] المادة (43) من القانون المدني الأردني.

[2] المادة (123) من القانون المدني الأردني، وانظر المادة(1\44) من نفس القانون التي أشارت إلى أن فاقد التمييز لصغر في السن أوعته أو جنون لا يكون أهلاً لمباشرة حقوقه المدنية، وفي المادة(46) أخضعت فاقد وناقص الأهلية إلى أحكام الولاية والوصاية.

[3] المادة (2\267) من القانون المدني الأردني.

[4] قرار محكمة التمييز الأردنية رقم (2009\1395)، هيئة خماسية، تاريخ 1\9\2009، قسطاس.

[5] المذكرة الإيضاحية للقانون المدني الأردني،ج1 ، ص310، وللمزيد انظر المواد (34و35) من القانون المدني الأردني.

التمييز الأردنية على أن " تعويض الوفاة الذي يلتزم به الناقل الجوي بمقتضى المادة 22/ 1 من اتفاقية وارسو المعدلة هو أثر من أثار عقد النقل ، فينصرف بحكم المادة 206 مدني إلى الورثة باعتبارهم الخلف العام للعاقد ، وبالتالي فالورثة هم أصحاب الاستحقاق الذين يحق لهم المطالبة بتعويض الوفاة " [1]، وعلى هذا فإن التعويض ليس تركة لورثة المتوفى ، وإنما هو استحقاق شخصي للورثة ، وأن لهم حقاً مباشراً تجاه المتسبب بالضرر للمطالبة بالضمان عن الضرر المادي و المعنوي [2]، وأن مصدر هذا الحق هو القانون [3]، حيث منحت المادة (265) من القانون المدني الأردني للمتضرر حق الضمان عن الضرر المادي ، والمادة (267) من نفس القانون الضمان عن الضرر الأدبي .

ولكل ما تقدم وحيث أن الاتفاقية قد أغفلت عن ذكر المدعي بصريح النص في حال الوفاة والإصابة الجسدية التي تلحق بناقص الأهلية ، وحيث أن القانون الأردني هو الواجب التطبيق في الدعوى التي ترفع على الناقل الجوي ، فيكون المدعي الذي يحق له إقامة دعوى المطالبة بتعويض الوفاة في مواجهة الناقل الجوي في حال الوفاة هم ورثة المتوفى الشرعيين للمطالبة بالضرر المادي ، وللمطالبة بالضرر المعنوي فضلاً عن الورثة يشمل الأقربين من الأسرة ، والمدعي في حال نقص الأهلية هو الولي أو الوصي .

الفرع الثاني

المدعى عليه

يختلف المدعى عليه في التشريع الأردني باختلاف الأساس الذي تقوم عليه المسؤولية

---

(1) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم (1986\391)، هيئة خماسية، تاريخ 1989\9\27، مركز عدالة، وهذا ينسجم مع نص المادة (2\21) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

(2) أنظر في ذلك قرار محكمة التمييز الأردنية رقم (2009\3734)، هيئة خماسية، تاريخ 2010\3\18، مركز عدالة.

(3) السنهوري، عبدالرزاق احمد(1998).نظرية العقد. ط2،ج2، بيروت: منشورات الحلبي، ص731.

(المسؤولية العقدية أو المسؤولية التقصيرية) ، وباختلاف الشخص المطالب بتعويض الوفـاة أو الأضرار الجسدية (شخص طبيعي أو شخص معنوي) ، وبوجود تضامن وتكافل بقيمة التعويض بين متسبب الضرر والغير أم لا .

وعلى هذا سوف يتناول الباحث في هذا الفرع : أولاً المدعى عليه في الالتزامات التعاقدية وغير التعاقدية ، وثانياً المدعى عليه في حال التكافل والتضامن .

أولاً- المدعى عليه في الالتزامات التعاقدية وغير التعاقدية :

ففي الالتزامات التعاقدية أشارت المادة (206) مدني أن آثار العقد تنصرف إلى المتعاقدين والخلف العام [(1)]، ونصت في المادة (207) إذا أنشأ العقد حقوقاً شخصية تتصل بشيء انتقـل بعد ذلك إلى الخلف الخاص [(2)]، ويستخلص الباحث من هذه النصوص أن المدعى عليه قد يكون شركة النقل الجوي التي تعاقدت مع المتضرر، وفي حال بيع الشركة يكون المدعى عليه الخلف الخاص (المشتري) ، حيث تنتقل إليه الحقوق والالتزامات التي رتبتها شركة النقل الجوي الأولى (البائع) ، ولا تنتقل هذه الحقوق والالتزامات إلا إذا كانت من مستلزمات الـشيء ، وان يكـون المشتري عالماً بهذه الالتزامات [(3)].

وفي الحالة التي يكون فيها الناقل الجوي شخصاً طبيعياً ، كأن يكون مستأجراً للطـائرة ، عندئذ يكون المدعى عليه هو مستأجر الطائرة [(4)]، وفي حال وفاة الشخص الطبيعي تقام الدعوى على الورثة بالإضافة للتركة [(5)]، وإذا كان الناقل الجوي شخصاً معنوياً (كالشركات أو الهيئات)

[(1)] أنظر في ذلك المادة (206) من القانون المدني الأردني.

[(2)] أنظر في ذلك المادة (207) من القانون المدني الأردني.

[(3)] السرحان، عدنان إبراهيم خاطر، نوري حمد(2002).مصادر الحقوق الشخصية(الالتزامات).ط1، عمان: دار الثقافة، ص274.

[(4)] محيو، حسن، مرجع سابق، ص278، أنظر صفحة (79) من هذه الرسالة.

[(5)] أشارت المادة (1642) من مجلة الأحكام العدلية على أنه قد يكون أحد الورثة خصماً في الدعوى التي تقام على الميـت أو لـه ، وأشارت المادة (32) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999 على حق المضرور بالرجوع على التركة بالتعويض في حال وفاة المتسبب في الضرر وفي هذه الحالة يتصور الرجوع على التركة في كل الأحوال ، أما إذا كان المتسبب بالضرر شخصاً معنوياً ، وعادتاً تكون-

فتنقضي وتنتهي شخصيتها بالإفلاس أو الشطب أو الفسخ [(1)]، وفي هذه الحالة يكـون المـدعى عليه هو وكيل التفليسة سنداً لنص المادة (329) من قانون التجارة [(2)]، وتقـام الـدعوى عليـه بصفته وكيلاً للتفليسة وليس بصفته الشخصية ، أما في حال التصفية التي تسبق الفـسخ يكـون المدعى عليه هو المصفي [(3)]، وتقام الدعوى عليه بـصفته مـصفياً للـشركة ولـيس بـصفته الشخصية.

والمدعى عليه في الالتزامات غير التعاقدية هو المتسبب بالضرر [(4)]، وفي هذه الحالة قـد يكون المدعى عليه عن الأضرار التي تحدثها الطائرة على سطح الأرض هو الناقل الجوي [(5)]، حيث لا توجد علاقة عقدية بينه وبين المتضرر المتواجد خـارج الطـائرة (باسـتثناء الراكـب المرتبط مع الناقل بالتزام عقدي) ، أو الغير كقائد الطائرة ، أو أن يكون محدث الـضرر أحـد ركاب الطائرة ، فينتصب خصماً أمام المتضرر بشرط أن يكون مميزاً ، أما إذا كـان محـدث الضرر غير مميز ، فينتصب الولي أو الوصي خصماً في الدعوى .

- شركات النقل شركات مساهمة عامة ، أو ذات مسؤولية محدودة ، وفي هذه الحالة لا يجوز الرجوع إلا على أموال الـشركة ، ولا يجوز الرجوع على أموال الشركاء الخاصة ، وبما أن الشخص المعنوي لا يموت ، ولكن يمكن أن يفلس أو يتم إعلان تصفيته ، وهنا يتم الرجوع على وكيل التفليسة أو المصفي بصفته وكيلاً للتفليسة أو مصفياً وليس بصفته الشخصية ، وفي حال عـدم كفايـة أمـوال الشركة لسداد ديونها ، تقسم الأموال بين الدائنين قسمة الغرماء .

(1) أنظر في ذلك المادة(22 \ و، ز ، ح) من قانون الشركات الأردني رقم (22) لسنة 1997 وتعديلاته.

(2) راجع المادة (329) من قانون التجارة الأردني ، وقد قضت محكمة التمييز الأردنية في القضية رقـم (2001/3057) ، هيئـة خماسية، تاريخ 2002/3/3، منشورات مركز عدالة على أنه " يترتب على الحكم بشهر الإفلاس ، إيقاف خـصومة الـدائنين فـي المداعاة ، وتنحصر الخصومة بعد صدور هذا الحكم في وكلاء التفليسة عملاً بالمادة 329 من قانون التجارة ".

(3) أنظر المادة (269 \ 4 و5) من قانون الشركات الأردني رقم 22 لسنة 1997 وتعديلاته ، وجاء في قرار محكمة التمييز الأردنية رقم (2009/3433)، هيئة خماسية، تاريخ 2010/4/19، منشورات مركز عدالة ما يلي " بمجرد صدور قرار بتـصفية الـشركة وتعيين مصف لها ، فإن المصفي يتولى الإشراف على أعمال الشركة ، ويمثلها لحين فسخها بعد الانتهاء من تصفيتها ، ويصبح وحده صاحب الصلاحية في تمثيلها مدعية كانت أم مدعى عليها ".

(4) أنظر المادة (256) من القانون المدني الأردني.

(5) أنظر المادة (55\أ) من القانون الطيران المدني الأردني.

ولكل ما تقدم ارتأى الباحث سرد وقائع دعوى أقيمت أمام محكمة بداية حقوق عمـان فـي مواجهة الناقل الجوي ، والذي من خلالها تتضح الصورة في تحديد المدعى عليه ، حيث أقيمت هذه الدعوى في مواجهة كل من :

1- الخطوط الجوية الملكية الأردنية (شركة عالية).

2- الخطوط الجوية القطرية.

وكانت أسباب الدعوى أن المدعي قد استورد جهاز فحص حوامل عن طريق المـدعى عليهـا الثانية ، وان الجهاز وصل مطار الملكة علياء ، وتم تسليمه للمدعى عليها الأولـى خاليـاً مـن العيوب ودون تحفظ لتخزينه في مستودعاتها ، ولدى قيـام المـدعى عليهـا الأولـى بجـرد مستودعاتها ، وأثناء رفع جهاز فحص الحوامل على الرافعة الشوكية العائـدة للمـدعى عليهـا الأولى قد سقط الجهاز على الأرض وتضرر، واستخلص الباحث من نتيجة الحكم مايلي :

1. أن المحكمة قد ردت الدعوى عن المدعى عليها الثانية ، كونها قد نفذت التزامها بالمحافظـة على الجهاز ، وأن المدعى عليها الأولى قد تسلمته خالياً من العيوب ودون تحفظ .
2. أسست المحكمة مسؤولية المدعى عليها الأولى على أساس المسؤولية التقصيرية ، ولـيس العقدية ، كونها لم تكن طرفاً في عقد النقل الجوي .

3. لم تطبق المحكمة أحكام اتفاقية مونتريال لسنة 1999 ، كون الضرر الذي أصاب الجهاز لم يحصل أثناء عملية النقل الجوي ، وعلى هذا لم تطبق شروط وحدود المسؤولية الـواردة فـي الاتفاقية ، ولم تعتبر المدعى عليها الأولى وكيلاً أو نائباً بالمعنى الوارد في المادة(1\30) مـن اتفاقية مونتريال ، وعليه لم تستفد المدعى عليها الأولى من شروط وحدود المسؤولية التي يحق للناقل الجوي الاستفادة منها بمقتضى المادة السابقة [1].

---

[1] أنظر في ذلك قرار محكمة التمييز الأردنية رقم (1849\2012)، هيئة خماسية، تاريخ 17\7\2012، منشورات مركز قسطاس.

ثانياً - المدعى عليه في حال التكافل والتضامن :

أشارت المادة (426) من القانون المدني الأردني على أنه " لا يكون التضامن بين المدينين إلا باتفاق أو بنص في القانون " ، واستناداً لهذا النص يجب أن يرد في العقد نص صريح وواضح على التضامن لا لبس فيه ولا غموض [1]، وإذا لم يرد التضامن في العقد ، يتم البحث في نصوص القانون المعنية بالنزاع ، وحيث أن النزاع مع شركات النقل هو نزاع تجاري فيفترض التضامن في الالتزامات التجارية إعمالاً لنص المادة (6\1\ز) والمادة(53) من قانون التجارة الأردني ، وقد سبق ذكر حالات التضامن والتكافل في اتفاقية مونتريال ، التي يكون فيها المدعى عليهم متضامنين متكافلين في الالتزام التعاقدي بين الناقل والمتعاقد الآخر [2].

وفي الالتزامات غير التعاقدية (التعويض ناشئ عن الفعل الضار) منح المشرع الأردني القاضي في المادة (265) من القانون المدني الأردني سلطة تقديرية ما بين إلزام المتسببين بالضرر بالتكافل والتضامن ، أو إلزام كل منهم حسب مساهمته في وقوع الضرر وجاء بها " إذا تعدد المسؤولون عن فعل ضار كان كل منهم مسؤولاً بنسبة نصيبه فيه ، وللمحكمة أن تقضي بالتساوي أو بالتضامن والتكافل فيما بينهم " .

وبتطبيق هذا النص على الدعوى التي ترفع على مشغل الطائرة أو تابعيه ، يلاحظ الباحث أن المشرع الأردني قد خرج عن النص السابق حيث جاء في المادة (42\ج) من قانون الطيران " يعتبر مشغل الطائرة مسؤولاً عن الأضرار الناشئة عن أخطاء قائد الطائرة ، وأعضاء هيئة القيادة ، وطاقم الطائرة ، ويكون كل منهم مسؤولاً عن هذه الأضرار تجاه الغير بالتضامن -

---

[1] الجبوري، ياسين محمد(2003).الوجيز في شرح القانون المدني الأردني. ط1، عمان: دار الثقافة، ص531.
[2] راجع الصفحات (115 و116 و119) من هذه الدراسة ، والمواد 40 و41 و45 من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

- والتكافل مع مشغل الطائرة" [1].

وباستقراء هذا النص نلاحظ أن مسؤولية مشغل الطائرة عن أعمال تابعية هي مـسؤولية تقصيرية إذا قامت علاقة التبعية ، ولا تنشا هذه العلاقة بين مشغل الطائرة كمتبوع وقائد الطائرة وأعضاء هيئة القيادة وطاقم الطائرة كتابعين ، إلا إذا كانوا مستخدمين لدى المتبوع ، ومرتبطين معه بعقد عمل ، ويخضعون لأوامره ، ويعملون تحت إدارته وإشرافه ، وان يصدر عنهم الفعل الضار أثناء تأديتهم الوظيفة أو بسببها ، وقد أشار قانون الطيران المدني الأردني فـي المـادة (55) من الفصل التاسع منه ، و تحت عنوان الضرر الناجم عن تشغيل الطائرة علـى أن " أ- كل من لحق به ضـــرر وهو داخل الطائرة أو خارجها أو على سطح الأرض ، وكان الضرر بسبب تشغيل الطائرة في حالة الطيران في إقليم المملكة ، أو في فضائها الجوي ، فإنه يـستحق التعويض بمقتضى الأحكام المقررة في هذا القانون ، وفي المعاهدات الدولية سارية المفعول في المملكة ، وتطبق القواعد العامة في المسؤولية المدنية على التعويض إذا لم يرد نص فـي هـذا القانون ، أو في المعاهدات الدولية ، ب- مشغل الطائرة ووكلاؤه وموظفوه وتابعوه المشاركون في تشغيل الطائرة مسؤولون بالتضامن فيما بينهم عن التعويض عن الضرر المشار إليـه فـي الفقرة (أ) من هذه المادة ، ويكونون مسؤولين بالتضامن مع الشخص الذين شغل الطائرة بغيـر رضاهم ، ما لم يثبت أنهم قد قاموا بالإجراءات اللازمة لمنع هذا التشغيل" .

وباستقراء هذه النصوص يلاحظ الباحث أن المشرع الأردني قـد أشـار إلـى التكافـل والتضامن في المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية ، ففي المسؤولية العقدية العلاقـة التـي

---

[1] وقد عرف قانون الطيران المدني الأردني في باب التعريفات أن مشغل الطائرة هو : أي شخص طبيعي أو معنوي يقـوم بتـشغيل طائرة ، واستعمالها ، وتوجيهها بواسطة موظفيه أو وكلائه أو تابعيه ، وتخضع هيئة قيادتها لأوامره ، سواء كان ذلك شخـصياً ، أو نيابة عن شخص آخر ، وسواء كان مالكاً ، أو مستأجراً للطائرة ، أو واضع اليد عليها ، وعرفته اتفاقية روما لـسنة 1952 المتعلقـة بالأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض على أنه : هو الشخص الذي كان يستعمل الطائرة وقت وقوع الضرر .

تربط مشغل الطائرة مع المتعاقد معه (كالمسافر) ، وفي المسؤولية التقصيرية الضرر الذي يحدثه مشغل الطائرة أو تابعيه على سطح الأرض ، وعلى هذا يمكن القول بأن المشرع الأردني قد طبق القاعدة العامة المشار إليها في المادة(426) من القانون المدني الأردني وخرج عن النص القانوني الوارد في المادة (265) من القانون المدني الأردني.

وعلى ضوء البحث في أطراف دعوى المسؤولية في اتفاقية مونتريال والتشريع الأردني يثار التساؤل التالي : هل يمكن إقامة الدعوى على الناقل الجوي وشركة التامين بالتكافل والتضامن كما هو الحال في الحوادث التي تنشأ عن حوادث المركبات[1] ؟ للإجابة على هذا التساؤل لا بد من البحث في نصوص القانون المعنية ، حيث لا تكافل ولا تضامن إلا إذا تم الاتفاق عليه في العقد أو ورد النص عليه في القانون .

أشارت المادة (28\أ\6) ، والمادة (57) من قانون الطيران المدني الأردني على أن تكون الطائرة مؤمنة تأميناً شاملاً عن الأضرار التي تلحق بالركاب والطاقم والأمتعة والبضائع على متن الطائرة ، أو على سطح الأرض ، ونصت المادة (50) من اتفاقية مونتريال لعام 1999 على إلزام الناقل الجوي بأن يحتفظ بقدر كاف من التامين يغطي لكافة الأضرار التي تترتب عن الحادث الجوي ، وهذا شرطٌ بديهي إعمالاً لنص المادة (28) من قانون الطيران الأردني التي اشترطت أن تكون الطائرة مؤمنة تأميناً شاملاً للحصول على تصريح للطيران في فضاء إقليم المملكة ، وللحد من آثار المسؤولية التي تقع على عاتق الناقل الجوي و الناجمة عن حوادث

---

[1] النصوص القانونية التي نصت على التكافل والتضامن هي: المادة (265) من القانون المدني الأردني وجاء بها "إذا تعدد المسؤولون عن فعل ضار ، كان كل منهم مسؤولا بنسبة نصيبه فيه ، وللمحكمة أن تقضي بالتساوي أو بالتضامن والتكافل فيما بينهم " ، والمادة (53) من قانون التجارة الأردني " إن المدينين معاً في التزام تجاري يعدون متضامنين في هذا الالتزام " ، والمادة (24\ج) من قانون الطيران الأردني التي أشارت إلى التضامن والتكافل بين مشغل الطائرة ، وقائد الطائرة وأعضاء هيئة القيادة ، وطاقم الطائرة ، والمادة (13\أ) من نظام التامين الإلزامي للمركبات رقم 12 لسنة 2010 التي أشارت إلى التكافل والتضامن بين شركة التامين ، والمؤمن له ، وسائق المركبة المتسببة بالحادث ، والتضامن بين المؤمن له ، وسائق المركبة عن إي مبالغ يحكم بها تزيد على حدود مسؤولية شركة التامين .

الطيران ، ويرى الباحث على الرغم من التشديد في تأمين الطائرة تأميناً شاملاً عن الأضـرار التي تلحق بالركاب والطاقم والأمتعة والبضائع على متن الطائرة ، أو علـى سـطح الأرض ، وحيث لم يرد نص صريح في اتفاقية مونتريال ، أو قانون الطيران الأردني علـى التـضامن والتكافل بين شركة النقل و شركة التامين ، إلا أنه يمكن إقامة الدعوى علـى الناقـل وشـركة التامين بالتكافل والتضامن على غرار التكافل والتضامن في حوادث المركبات ، حيث لا يقضي القضاء الأردني في المسؤولية المدنية بالتضامن والتكافل إلا إذا ورد نص صـريح بـذلك ، أو بموجب اتفاق ، وذلك استناداً لنص المادة (426) من القانون المدني الأردني والتي جاء بها " لا يكون التضامن بين المدينين إلا باتفاق ، أو بنص في القانون " ، وحيـث ورد الـنص فـي المادة(53) من قانون التجارة على التضامن بين المدينين في الالتزامات التجارية ، لذلك يمكـن إقامة الدعوى على الناقل وشركة التامين بالتكافل والتضامن بينهما .

المطلب الثاني

الاختصاص المكاني

حددت المادة (58) من قانون الطيران المدني الأردني2007 الاختصاص المكاني للمحاكم الأردنية [1]، حيث احتوت الفقرة (أ) منها على الاختصاص المكاني في حال الضرر الناجم عن الطيران في إقليم المملكة أو في فضائها الجوي ، وفي الفقرة(ب) الحالات التي تخـتص بهـا المحاكم الأردنية في حال الضرر الناجم عن الطيران في أعالي البحار أو في المناطق غير -

[1] أشارت المادة (36) من قانون الطيران المدني الأردني إلى الحالات التي تختص بها المحاكم الأردنية في الدعاوى المتعلقة بحوادث الطيران ؛ أي الحوادث التي تلحق بالطائرة نفسها على سطح الأرض كالارتطام أو الانزلاق على سـطح الأرض أو التـصادم بـين الطائرات ، وتقام الدعوى من شركات الطيران على شركات التامين أو العكس وفقاً للاختصاص المكاني الوارد في المادة (36) .

- الخاضعة لسيادة أي دولة وجاء في المادة أعلاه مايلي : **أ-** تختص المحاكم الأردنية بدعاوى التعويض الناشئة عن الضرر الناجم عن تشغيل الطائرة في حالة طيران في إقليم المملكـة ، أو في فضائها الجوي[1] :

1- المحكمة التي وقع الضرر ضمن اختصاصها المكاني.

2- أو المحكمة التي يقع ضمن اختصاصها المكاني موطن المدعى عليه ، أو المركز الرئيسي لأعماله.

ب- تختص المحاكم الأردنية بالنظر في دعاوى التعويض عن الضرر الناجم عن تشغيل الطائرة في حالة الطيران في أعالي البحار ، أو في المناطق غير الخاضعة لسيادة أي دولة وذلـك فـي الحالات التالية :-

1- إذا كانت الطائرة التي تسببت بالضرر مسجلة في السجل الوطني [2].

2- إذا كان المدعي يحمل الجنسية الأردنية.

3- إذا كان المدعى عليه المتسبب في الضرر مقيماً في المملكة وله موطن فيها.

وفي هذا السياق يمكن أن تثار التساؤلات التالية: لماذا اشترط المشرع الأردني في المـدعي أن يكون أردني الجنسية ؟! ولماذا لم يشترط بالمضرور(المصاب أو المتـوفى) أن يكـون أردنيـاً عوضاً عن المدعي ؟ و لماذا تم ذكر عبارة المدعي عوضاً من عبارة المتضرر ؟.

يرى الباحث للوصول والاستقصاء عن غاية المشرع من ذلك لابد من طرح المثال التالي :

---

(1) ويقصد بالفضاء الجوي حسب التعريفات الواردة في قانون الطيران المدني الأردني على أنه " أي فضاء فوق اليابـسة أو الميـاه الإقليمية للمملكة، والذي تقدم ضمنه المراقبة الجوية ومعلومات الطيران .....الخ ".

(2) ويقصد بالسجل الوطني حسب تعريف قانون الطيران الأردني على أنه: السجل المعد من هيئة الطيران الأردني المدني لتـسجيل الطائرات وفق الشروط المحددة في قانون الطيران المدني الأردني.

أردني تزوج من أجنبية لا تتمتع بالجنسية الأردنية ، وتعرضت هذه الزوجة لحادث طيران فـي أعالي البحار أو المناطق غير الخاضعة لسيادة أي دولة ، ونتج عن الحادث وفاة الزوجة ، هل من حق الزوج الأردني المطالبة بالتعويض ؟ بالتأكيد الإجابة نعم استناداً للنص انف الـذكر ، ويملك الحق المطالبة بالتعويض عن الأضرار المادية والمعنوية الذي لحقت بـه جـراء وفـاة زوجته ، وغني عن البيان أن التعويض هو جبر الضرر عن المصاب أو ورثتـه الـشرعيين ، وإذا كان المتوفى هو الزوج ، لا يمكن للزوجة الأجنبية المطالبة بـالتعويض ، ولـو اشـترط المشرع الأردني على أن يحمل المضرور(المصاب أو المتوفى) الجنسية الأردنية ، لاسـتحال أيضاً على الزوج المطالبة بالتعويض ، وعلى هذا يرى الباحث أن نص المادة (58\ب\2) مـن قانون الطيران المدني الأردني لعام 2007 يكتنفه الغموض ويشوبه النقص ويعتريه الانحـراف عن تحقيق العدالة والمساواة ، وإن كانت غاية المشرع من ذلك تحقيق الحماية لمواطنيه في حق المطالبة بالتعويض دون الأجانب المقيمين على إقليم المملكة الأردنية .

المطلب الثالث

تقادم دعوى المسؤولية

ويقصد بالتقادم : هو مضي الفترة الزمنية التي خلالها يجب أن تقام دعوى التعويض ، وإذا لم ترفع الدعوى خلال هذه الفترة يؤدي إلى زوال الدعوى التي تحمي الحـق[1]، والغايـة مـن إقرار حق التقادم هو وضع حد لانشغال ذمة الناقل ، لما يتميز به النشاط الجوي مـن سـرعة

[1] أبوالوفا، احمد، مرجع سابق، ص611.

وكثرة عمليات النقل ، ومن الصعوبة بمكان الاحتفاظ ببيانات ، ومستندات ، وملابسات الحالـة التي ترتب عليها النزاع (الحادث) [1].

لقد اخضع المشرع الأردني في المادة (2\79) من قانون التجارة أحكام التقـادم المتعلقـة بالنقل الجوي إلى قانون التجارة و قانون الطيران المدني والقانون المـدني ، وبـالرجوع إلـى القواعد العامة في قانون التجارة نلاحظ غياب النص عن مدة تقادم الدعاوى المتعلقـة بالـضرر البدني أو الوفاة على غرار مدة إقامة الدعوى على الناقل في حال هلاك البضائع [2]، إلا أنه في نص المادة (58) من قانون التجارة أشار إلى أن مدة التقادم هي 10 سنوات [3]، وذلك تأسيـساً على أن العلاقة بين الناقل والمسافر هي علاقة تجارية ، ولكن هل يعمل في هذا النص في ظـل وجود نص صريح في الاتفاقية (اتفاقية مونتريال1999) ؟ حتماً سوف تكون الإجابة بـالنفي ، حيث لا مجال لإعمال هذا النص على تقادم دعوى مسؤولية الناقل الجـوي فـي ظـل وجـود المعاهدات الدولية ، حيث أن المشرع الأردني حدد القانون الواجـب التطبيـق علـى المـسائل المتعلقة بالنقل الجوي في المادة (2\79) من قانون التجارة ، وأكد المشرع الأردني على تطبيق المعاهدات الدولية إذا ورد بها أحكام مغايرة عن الأحكام الواردة في قـانون الطيـران المـدني الأردني أو قانون التجارة أو القانون المدني.

وباستقراء المادة (35) من اتفاقية مونتريال لعام 1999 ، يـستنتج الباحـث أن الاتفاقيـة وضعت قيداً على المسؤولية أذا لم يتمسك بها الطرف الآخر خلال المدة المحـددة بالاتفاقيـة ، وجعلت الحق قابلاً للسقوط ، حيث جاء بها : " يسقط الحق في التعويض إذا لم ترفـع الـدعوى

---

(1) رضوان، ابوزيد، مرجع سابق، ص459.

(2) أشارت المادة (76) من قانون التجارة الأردني على أن الحق في إقامة الدعوى على الناقل يسقط بالتقادم بعد سنة تبتدئ من يوم التسليم في حال وجود التعيب ، ومن اليوم الذي كان يجب فيه التسليم في حالة هلاك الشيء أو التأخر في تسليمه.

(3) أنظر المادة (58) من قانون التجارة الأردني.

خلال سنتين من تاريخ : الوصول إلى نقطة المقصد ، أو من التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه الطائرة ، أو من التاريخ الذي توقفت فيه عمليه النقل " [1].

ومن خلال عبارات النص السابق يجد الباحث أن النص يشوبه القصور، حيث أن الاتفاقية اعتبرت مدة السنتين هي مدة سقوط الحق في طلب التعويض ، وليس مدة تقادم [2]، والعلة من تقرير مبدأ التقادم المسقط يرجع إلى اعتبارات متعلقة بالصالح العام ، ومنع إثارة المنازعات التي مر عليها فترة من الزمن [3]، و يغدو الفارق بين السقوط و التقادم يتمحور في مسألة قطع ووقف التقادم ، حيث تضمنت المواد (457- 461) من القانون المدني الأردني قطع ووقف التقادم ، ففي حال قطع التقادم : انقطعت المدة المقررة لعدم سماع الدعوى ، وبدأت مدة جديدة كالمدة السابقة ، أما في حال الوقف ووجد عذر شرعي يتعذر معه المطالبة بالحق : فإن مدة الوقف لا تحسب من المدة المقررة في منع سماع الدعوى .

ومن أهم الآثار التي تترب على القطع أو الوقف هو منح الخصم مدة أطول في المطالبة بالحق المدعى به ، على خلاف التقادم المسقط للحق الذي أشارت إليه الاتفاقية ، والذي لا يقبل الوقف أو الانقطاع ، وقد تبنى القضاء الأردني هذا الاتجاه وقضت محكمة التمييز على أنه " يستفاد من المادة 28 من اتفاقية وارسو لسنة 1929 ، أن الحق في التعويض يسقط إذا لم ترفع الدعوى خلال سنتين اعتباراً من تاريخ وصول الطائرة إلى مقصدها ، أو من التاريخ الذي كان يتعين فيه وصول الطائرة ، أو من التاريخ الذي توقفت فيه عملية النقل ، ويستفاد من المادة 76 من قانون التجارة أن الحق في إقامة الدعوى على الناقل يسقط بالتقادم بعد سنة ، تبتدئ من يوم التسليم في حالة وجود التعيب ، ومن اليوم الذي كان يجب فيه التسليم في حالة هلاك الشيء أو

---

(1) المادة (35) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

(2) رضوان، ابوزيد، مرجع سابق، ص461 ، والفقي، عاطف محمد، مرجع سابق، ص243.

(3) سلطان، أنور(2002).أحكام الالتزام. بيروت: دار النهضة العربية، ص454.

التأخر عن تسليمه ، وحيث أن حكم المادة 76 من قانون التجارة جاء مغايراً لحكم المـادة 28 من اتفاقية وارسو ، فإن المادة الأخيرة هي الواجبة التطبيق ، وبقراءة متأنية لهذه المادة يتبـين أنها تتحدث عن سقوط الحق في التعويض وليس عن سقوط الحق في إقامة الـدعوى للمطالبـة بالتعويض ، أي أن الميعاد المنصوص عليه في المادة المذكورة ميعاد سـقوط للحـق لا يقبـل تطويلاً ولا تقصيراً ولا يوقف ولا ينقطع باعتباره من النظام العام بخـلاف التقادم " [1].

وتجدر الملاحظة أن المشرع الأردني في المادة (58\ج) من قانون الطيران قد تبنى مبـدأ تقادم الدعوى بمرور سنتين من تاريخ وقوع الضرر[2]، ولكن هذه المدة تسري عليها مبدأ الوقف والقطع ، على خلاف ما جاءت به اتفاقية مونتريال ، وبذلك يكون المشرع الأردني قد أصاب ، وما جاء به جدير بالتأييد ، ورجوعاً على بدء وحيث أن الاتفاقية تسمو على القانون ، فـإن مـا ورد في المادة (1\35) من اتفاقية مونتريال هو الواجب التطبيق على النـزاع المنظـور أمـام المحاكم الأردنية.

وخلاصة القول ، إن الدفع بمرور الزمن يعد حالة من حالات دفع المسؤولية الواردة في الفصل الثالث من هذه الدراسة ، وهو من الدفوع الشكلية التي يجب إثارتها قبل أي دفـع آخـر ، وإلا سقط الحق فيه وذلك إعمالاً لنص المادة (109) من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني .

---

[1] قرار محكمة التمييز الأردنية رقم (2006\2645)، هيئة خماسية، تاريخ 2007\1\10 ، مركز عدالة ، وإن كان هذا القـرار قـد صدر على زمن اتفاقية مونتريال لسنة 1999 ، إلا إنه يلاحظ أن بعض الهيئات القضائية ما زالت تتأثر باتفاقية وارسو لسنة 1929 ، ومع ذلك فان ما جاء بالقرار ينسجم مع نص المادة (1\35) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999 .

[2] أنظر المادة (58\ج) من قانون الطيران المدني الأردني لسنة 2007 ، والمادة (36\ج) من نفس القانون التي أشارت إلى نفس مدة التقادم بالنسبة للدعاوى التي تقام من شركات النقل الجوي ضد شركات التأمين أو ضد شركات النقل الأخـرى فـي حـال حـوادث الطائرات ، وان مدة التقادم تبدأ من تاريخ وقوع الحادث.

المبحث الثالث

نطاق التعويض في مسؤولية الناقل الجوي

الأصل في التعويض عن الضرر يكون بقدر ما لحق المضرور من ضرر ، وما فاته من كسب ، وهذا النطاق قد يختلف باختلاف المسؤولية (تقصيرية أو عقدية) ، أو باختلاف نوع الضرر (المادي والمعنوي) ، أو قد يتأثر هذا النطاق بالزيادة أو النقصان حسب الاتفاق بين الأطراف ، بيدا أن اتفاقية مونتريال لعام 1999 قد أقرت مبدأ التعويض المحدد بمبلغ أقصى للتعويض ، بحيث لا يلتزم الناقل في مواجهة المضرور بأكثر من ذلك ، وعلى هذا يمكن التساؤل : هل من الممكن تطبيق هذا الأصل في التعويض على مسؤولية الناقل الجوي ؟ وهل من الممكن الاتفاق على زيادة مبلغ التعويض ، أو الاتفاق على تخفيضه ، أو الإعفاء منه ؟ ولبحث ذلك سيقسم الباحث هذا المبحث إلى مطلبين ، سوف يتناول الباحث في المطلب الأول التعويض عن الضرر ، وفي المطلب الثاني شرط الاتفاق على الإعفاء من التعويض أو الحد منه (شرط الإعفاء من المسؤولية أو الحد منها) .

المطلب الأول

التعويض عن الضرر

الهدف من التعويض هو جبر الضرر [1]، وحيث أن الضرر المتمثل بالوفاة ، أو الإصابة الجسدية ، أو تلف البضائع ، أو تعيبها ، أو ضياعها هو النتيجة الحتمية للحادث ، و أن نطاق المسؤولية يشمل التعويض عن الضرر ، لذلك يجب ربطها باستغلال الطائرة أو فترة حراسة

---

[1] السرحان، عدنان إبراهيم وخاطر، نوري حمد، مرجع سابق، ص 484.

البضائع حسب تعريف الحادث أو الحدث ، بيد أن اتفاقية مونتريال لعام 1999 أغفلت في المادة (17) عن تحديد نوع وماهية الضرر الذي يستوجب التعويض استكمالاً لنطاق المسؤولية ، هل هو الضرر المادي أم الضرر المعنوي ؟ لذلك فان بحث ذلك يقتضي تقسيم هذا المطلـب إلـى فرعين ، ففي الفرع الأول سوف نبحث التعويض في نطاق المسؤولية التقصيرية ، وفي الفـرع الثاني التعويض في نطاق المسؤولية العقدية .

الفرع الأول

التعويض في نطاق المسؤولية التقصيرية

على ضوء تحديد اتفاقية مونتريال لعام 1999 الحد الأقصى للتعويض [1]، سوف نبحث عن موقف المشرع الأردني من ذلك ، وفي هذا السياق لابد من الرجوع إلى القواعـد العامـة فـي القانون الوطني ، ومن خلال استقراء المادة (256) من القانون المدني الأردني التي جاء فيها " كل إضرار بالغير يلزم فاعله ولو غير مميز بضمان الضرر" ، وفي المادة(266) مـن نفـس القانون " يقدر الضمان في جميع الأحوال بقدر ما لحق المضرور من ضرر ، وما فاتـه مـن كسب بشرط أن يكون ذلك نتيجة طبيعية للفعل الضار " ، وعلى هذا يتـضح أن الهـدف مـن التعويض هو جبر الضرر ؛ أي أعادة المضرور إلى الحالة التي كان عليها قبل وقوع الـضرر [2]، و القاعدة الأساسية في تقدير الضرر المادي ، يقدر بمـا لحـق المـضرور مـن ضـرر (مصاريف العلاج والتنقلات) ، وما فاته من كسب نتيجة انقطاعه عن العمـل [3]، ولا يتحقـق التعويض عن الضرر المادي للورثة إلا إذا ثبت أن المتوفى كان يعول المضرور وقت الوفـاة

---

(1) الفقي، عاطف محمد، مرجع سابق، ص187.

(2) العوجي، مصطفى(2007).القانون المدني(المسؤولية المدنية). ط3. ج 2، بيروت: منشورات الحلبي، ص59.

(3) عرفة، السيد عبدالوهاب(د.ت).المسؤولية المدنية.المجلد الثاني، الاسكندرية: المكتب الفني للموسوعات القانونية، ص80.

[1]، وفي حالة العجز الدائم (الكلي أو الجزئي) يقدر التعويض على أساس ما قد يفوته من كسب عن المدة المتبقية من حياته وتقدر لغاية عمر 60 سنة ، وفي هذا السياق قضت محكمة التمييـز الأردنية على أنه " لم يحدد القانون طريقة محددة أو أساساً معيناً أو عناصر ومقاييس ثابتة على أساسها تقدير التعويض سواء أكان أدبياً أو مادياً ، وحيث انه لا يمكن معرفة الفترة التي ستستمر فيها حياة المتضرر، ولا معرفة كيف يمكن أن يستفيد من المبلغ المحكوم به ، وكيف سيستغله ، فيكون استناد الخبراء إلى مقاييس وسطية معقولة وسليمة من حيث احتـساب مقـدار الكـسب الشهري للمتضرر ، والمعدل الوسطي لعمر الإنسان في الأردن على انه ستون عاماً ، وبـذلك فان المتضرر يستحق مجموع أجره عن السنوات التي يكمل فيها المعدل الوسطى مـن عمـره الافتراضي ، من حق المتضرر المطالبة بالتعويض عن الضرر الأدبي لمقدار الآلام التي عاناها جراء الإصابة والمتمثلة بالتشويه ، أو العجز ، وكان لهما الأثر الكبير على حياته الاجتماعية ، ومركزه الاجتماعي بالمعنى المقصود في المادة (267\1) من القانون المدني"[2] .

وإلى جانب الأضرار المادية توجد الأضرار المعنوية : كالآلام الجسدية التي يحسها المصاب في لحمه وعظمه ، والآلام النفسية التي يعانيها بسبب حرمانه من مباهج الحياة(متع وملذات الحياة) ، واختصار الحياة (كل فعل ينتقص من تكامل حياة الإنسان) ، وهذه الآلام الجسدية والنفـسية يتفق الفقه والقضاء على تعويضها [3]، وعلى هذا قد تناولت المادة (267) من نفـس القـانون السابق حق الضمان عن الضرر المعنوي وجاء فيها " يتناول حق الضمان الضرر الأدبي كذلك ، فكل تعد على الغير في حريته ، أو في عرضه ، أوفي شرفه ، أو في سمعته ، أو في مركزه

[1] عرفة، السيد عبدالوهاب(د.ت).المسؤولية المدنية.المجلد الأول، الاسكندرية: المكتب الفني للموسوعات القانونية، ص76.

[2] قرار محكمة التمييز الأردنية رقم (3396\ 1999)، هيئة خماسية، تاريخ 4\4\2000، مركز عدالة.

[3] قرار محكمة التمييز الأردنية رقم (597\2006)، هيئة خماسية، تاريخ 5\9\2006، مركز عدالة، و العماوي، محمد عبد الغفار (2012) .التعويض عن الأضرار الجسدية والأضرار المجاورة لها .ط1، عمان: دار الثقافة، ص108و115و237.

الاجتماعي ، أو في اعتباره المالي يجعل المتعدي مسؤولاً عن الضمان "[1]، يتضح من ذلـك أن المشرع الأردني سمح باتساع نطاق المسؤولية عن الفعل الضار ليـشمل الـضرر المـادي والكسب الفائت والضرر والمعنوي ، وبذلك يكون الضرر المعنوي : هـو الأذى الـذي يلحـق بالمسافر أو ورثته في ماله أو عرضه أو شـرفه أو حريتـه أو فـي مركـزه الاجتمـاعي ، والتعويض عنه يكون مواسياً للمضرور وذويه تبعاً لواقع الحال [2]، حيـث أن ضـرر الوفـاة يصيب ذويه في مشاعرهم وعاطفتهم ، والأصل أن الضرر المعنوي هو حق شخصي للمضرور نفسه إذا كان على قيد الحياة [3]، والاستثناء في حال الوفاة ، فالمشرع الأردني قد قصره فـي المادة (2\267) على الأزواج والأقارب من الأسرة(ويشمل كل من يجمعها أصل مشترك ، فإما أن تكون قرابة مباشرة كالصلة بين الأصول والفروع ، وإما غير مباشرة كـالتي تـربط بـين أشخاص يجمعهم أصل مشترك دون أن يكون أحدهم أصلاً أو فرعا للآخـر ، فالأقـارب مـن الأسرة تشمل الإخوة والأخوات فضلاً عن الورثة من الأبناء والوالدين) [4]، ويرى الباحث على ضوء ما جاء به المشرع الأردني من تبنى عبارة (الأقارب من الأسرة) أنه قد أصاب ، حيـث يعد ذلك أشمل من عبارة (ورثة المتوفى) ، وأن ذلك بالتأكيد جدير بالتأييد .

وتأسيساً على ما تقدم يثار التساؤل التالي: هل تجيز أحكام اتفاقيـة مونتريـال لعـام 1999 الحكم بالتعويض عن الضرر المعنوي ؟ .

من خلال استقراء نصوص اتفاقية مونتريال قاطبةً ، نستنتج أن الاتفاقية قد أغفلت النص عن ذكر الضرر المعنوي ، وبالرجوع إلى القانون الأردني الواجب التطبيـق ، نلاحـظ أن المـادة

---

(1) المادة (267) من القانون المدني الأردني.

(2) عرفة، السيد عبدالوهاب، المجلد الأول، مرجع سابق، ص97-98.

(3) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم (1395\2009)، هيئة خماسية، تاريخ 1\9\2009، قسطاس.

(4) أنظر في ذلك المادة (2\267) والمواد (34 و35) من القانون المدني الأردني ، والمذكرة الايضاحية للقانون المدني الأردني، ج1، ص310.

(267) من القانون المدني أشارت إلى الحكم بالضرر المعنوي عن الفعل الضار ، وعلى هـذا يرى الباحث أن الأصل يحكم بالتعويض عن الضرر المعنوي في المسؤولية التقصيرية(الفعـل الضار) فقط ، وهل يعني ذلك أنه لا يحكم بالضرر المعنوي في المسؤولية العقدية على الإطلاق ؟ سوف يبحث عن ذلك في الفرع الثاني .

الفرع الثاني

التعويض في نطاق المسؤولية العقدية

من المتفق عليه فقهاً و قضاءاً أن تكييف الدعوى ، ووصفها القانوني هو مـن اختـصاص وصلاحية المحكمة ، وعلى أطراف النزاع طرح النزاع والوقائع أمام المحكمة ، فيمـا تـستقل المحكمة بتكييف الدعوى وتطبيق القانون على الوقائع ، فإذا توصلت المحكمة إلـى أن طبيعـة النزاع في حقيقته عقد نقل ، سيصار إلى تطبيق أحكام المسؤولية العقدية ، وعلى النقـيض مـن ذلك إذا توصلت إلى أن طبيعة النزاع في حقيقته فعل ضار ، سيـصار إلـى تطبيـق أحكـام المسؤولية التقصيرية[1]، وعلى هذا لا يحكم بالتعويض عـن الـضرر المعنـوي إلا إذا كانـت مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية تقصيرية كما سبق شرحه[2]، وطبقاً لمفهـوم المخالفـة ، فإنـه يستبعد التعويض عن الضرر المعنوي إذا كانت مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية عقدية !، حيث أن التعويض عن الضرر المعنوي محله الفعل الضار[3]، ولكن القضاء الأردنـي خـرج عـن الأصل ، وأجاز التعويض عن الضرر المعنوي في المسؤولية العقدية ، وذلك في حالتي الغـش

---

[1] أنظر في ذلك قرار محكمة التمييز الأردنية رقم (2005\2816)، هيئة خماسية، تاريخ 2\1\2006، مركز عدالة.

[2] السنهوري، عبدالرزاق احمد(1998).نظرية العقد. ط2، ج2، بيروت: منشورات الحلبي، ص959.

[3] سوار، محمد وحيد الدين(2001).الاتجاهات العامة في القانون المدني (دراسة مقارنة بالفقه الإسلامي والمدونات المدنية العربية) . ط2، عمان: دار الثقافة، ص68 ، والقرارات التمييزية ذوات الأرقام(2004\765) و(1999\526) و(2005\2816) ،هيئة خماسية، مركز عدالة.

والخطأ الجسيم ، لا بل ذهب أبعد من ذلك ، وأجاز الحكم بالكسب الفائت في المسؤولية العقديـة في حالتي الغش والخطأ الجسيم ، وتأكيداً لذلك قضت محكمة التمييز الأردنية على أن " المـادة (363) من القانون المدني حددت التعويض الذي يستحقه احد المتعاقدين إذا لم يجر تنفيذ العقـد عينياً بالضرر الواقع فعلاً حين وقوعه ، ما لم يكن مقدراً في العقد أو في القانون .... ، أما عن مطالبة المميز بالتعويض عن الربح الفائت ، والتعويض المعنوي ، فهي مردودة أيـضاً ، ذلـك لان هذا النوع من التعويض لا يحكم به في المسؤولية التعاقدية إلا في حـالتي الغـش والخطـأ الجسيم ، الأمر الذي لم يثبته المدعي ، حيث لم يقدم ما يثبت أن سبب تأخر تنفيذ الالتزام ناشـئ عن غش أو خطأ جسيم من جانب الشركة المدعى عليها " [1].

بناء على ما تقدم ، يرى الباحث أنه يتوجب على المحكمة الناظرة في النزاع الناشئ عـن عقد النقل الجوي وخاصة في حالتي (الوفاة والإصابة الجسدية) أن تحكم بالتعويض عن الضرر المعنوي ضمن إطار المسؤولية العقدية ، والسبب في ذلك يعود إلى إن نصوص المواد (22\5) و(30\3) و (43) من اتفاقية مونتريال لعام 1999 التي أجازت الخروج عن مبلـغ التعـويض المنصوص عليه في الاتفاقية ، وذلك إذا ثبت أن الضرر نتج عن فعل أو امتناع من جانب الناقل ، أو تابعيه أو وكلائه بقصد إحداث الضرر، أو أن الضرر نتج برعونة[2] من الناقل أو تابعيه أو وكلائه مقرونة بإدراك أن الضرر سينجم عن ذلك في الغالب ، وهذا يستقيم مع مـا جـاء بـه القضاء الأردني في الغش والخطأ الجسيم [3].

---

[1] قرار محكمة التمييز الأردنية رقم (1990/560)، هيئة ثلاثية، تاريخ 1990/12/29، منشورات مركز عدالة.

[2] ويقابل معنى رعونة (الإهمال ، التقصير، الطيش) .

[3] ويقصد بالغش : هو كل فعل أو امتناع من جانب المدين بالتزام عقدي أو من تابعيه بقصد الإضرار بالـدائن ، ويقـصد بالخطـأ الجسيم : هو كل فعل أو امتناع من جانب المدين بالتزام عقدي أو من تابعيه مقرون برعونة وعلم المدين بما سيحدث من ضرر دون توفر سوء النية أو نية الإضرار ، أنظر في ذلك السرحان، عدنان ابراهيم وخاطر، نوري أحمد، مرجع سابق، ص334.

وتجدر الملاحظة ، أنه على المحكمة فضلاً على الحكم بالتعويض عن الضرر المعنوي ، أن تحكم بالرسوم والمصاريف وأتعاب المحاماة والفائدة القانونية من تاريخ رفع الـدعوى و\أو من تاريخ توجيه الإنذار العدلي وحتى السداد التام [1]، حيث يتوجب إعذار الناقل قبل المطالبـة بالتعويض ما لم يتم الاتفاق على غير ذلك ، إلا إذا ورود نص يعفي من الأعذار[2] .

بيد أن اتفاقية مونتريال تجنح في المـادة(6\22) إلـى حرمـان المـدعي مـن الرسـوم والمصاريف والفائدة ، وذلك إذا طلب المدعى عليـه مـن المحكمـة عـدم الحكـم بالرسـوم والمصاريف والفائدة القانونية ، بشرط أن يثبت أنه عرض كتابياً على المدعي وخلال فترة ستة شهور من وقوع الحادث ، أو قبل رفع الدعوى مبلغ يساوي المبلغ الذي حكمت به المحكمة [3].

ولكل ما تقدم يثار التساؤل : هل أن مبلغ التعويض محدد في اتفاقية مونتريال لـسنة 1999 بحد أقصى لا يمكن تجاوزه ؟ وما هو حجم التعويضات المنصوص عليهـا فـي الاتفاقيـة ؟. وللإجابة على هذه التساؤلات سوف يتناول الباحث أولاً حدود مبلغ التعـويض ضـمن إطـار المسؤولية العقدية ، وثانياً تحويل وحدات حقوق السحب الخاصة .

أولاً- حدود مبلغ التعويض ضمن إطار المسؤولية العقدية :

القاعدة في التعويض عن الفعل الضار يقدر على قدر ما لحق المضرور من خسارة ومـا فاته من كسب [4]، وفي المسؤولية العقدية يحدد مداها وفقاً للمادة (363)مـن القـانون المـدني بالتعويض عن الضرر الواقع فعلاً عند وقوعه ، فضلاً عن الحكم بالتعويض عن فوات الكـسب

---

[1] سوار، محمد وحيد الدين، مرجع سابق، ص288.

[2] راجع في ذلك المواد (361 و362) من القانون المدني الأردني.

[3] أنظر في ذلك المادة (6\22) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

[4] أنظر المادة (266) من القانون المدني الأردني.

في حالتي الغش والخطأ الجسيم [1]، إلا أن اتفاقية وارسو لسنة 1929 قد خرجت عن هذه القاعدة ، وأقرت مبدأ التعويض المحدد بمبلغ أقصى ، بحيث لا يلتزم الناقل في مواجهة المضرور بأكثر من ذلك ، وأكدت على ذلك اتفاقية مونتريال لسنة 1999 ولكن بشكل أوسع ، حيث نصت في المادة (2\21) على الحد الأقصى لمسؤولية الناقل فيما يتعلق بالضرر الناتج عن الوفاة والإصابة الجسدية ، وفي المادة (22) على الحد الأقصى لمسؤولية الناقل فيما يتعلق بالتأخير والأمتعة والبضائع وهي على النحو التالي :

1- 100000 وحدة حقوق سحب خاصة في حالتي (الوفاة أو الإصابة الجسدية) كحد أقصى ، ما لم يثبت أن الضرر عائد إلى خطأ أو إهمال من جانب النقل أو تابعيه أو وكلائه [2]، ففي هذه الحالة يحصل المضرور على حد يجاوز الحد الأقصى المنصوص عليه في الاتفاقية ، وهذا ما تميزت به اتفاقية مونتريال لعام 1999 عن الاتفاقيات الأخرى [3].

2- 4150 وحدة حقوق سحب خاصة في حالة الضرر الناتج عن التأخير في نقل الراكب [4].

3- 1000 وحدة حقوق سحب خاصة في حالة الضرر الناتج عن (تلف أو ضياع أو تعيب أو تأخير الأمتعة)[5] ، ما لم يثبت أن الضرر قد نتج عن فعل أو امتناع من جانب النقل أو تابعيه أو وكلائه بقصد إحداث ضرر [6]، ففي هذه الحالة يحصل المضرور على حد يجاوز الحد الأقصى المنصوص عليه في الاتفاقية ، ويسري ذلك على التأخير في نقل الركاب.

---

(1) أنظر قرارات محكمة التمييز الأردنية(1180\2009) و(717\ 2008) و(888\2007)، هيئة خماسية، منشورات مركز عدالة.

(2) راجع المادة (2\21) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

(3) الفقي، عاطف محمد، مرجع سابق، ص188.

(4) راجع المادة (1\21) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

(5) راجع المادة (2\22) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

(6) راجع المادة (5\22) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

4- 17 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل كيلو غرام في حالة الضرر الناتج عن (تلف أو ضياع أو تعيب أو تأخير البضائع) [1]، وفي حال التلف أو الضياع أو التعيب أو التأخير الجزئي للبضائع يكون الوزن الكلي للبضائع هو المعول عليه لتحديد مسؤولية الناقل [2].

ثانياً- تحويل وحدات حقوق السحب الخاصة :

يتم تحويل وحدات حقوق السحب الخاصة إلى العملة الوطنية عند صدور الحكم بطريقتين :

الطريقة الأولى : حسب تعريف صندوق النقد الدولي .

وهنا تحسب قيمة العملة الوطنية لكل دولة طرف في اتفاقية مونتريال لعام 1999 ، وعضو في صندوق النقد الدولي ، حسب طريقة التقويم المطبقة في صندوق النقد الدولي بالنسبة لوحدات حقوق السحب ، وتحسب هذه القيمة لكل دولة طرف في الاتفاقية وليس عضواً في صندوق النقد الدولي حسب طريقة التقويم المطبقة في تلك الدولة [3].

الطريقة الثانية : الوحدة النقدية .

تحسب قيمة العملة الوطنية بالنسبة لوحدات حقوق السحب للدولة التي ليست عضواً في صندوق النقد الدولي على أساس الوحدة النقدية ، وتعادل كل وحدة نقدية (65,5) ميلغرام من الذهب بنسبة نقاء (900) بالألف [4].

وتجدر الإشارة أن وحدات حقوق السحب الخاصة Special Drawing Rights (SDR) هي أصل احتياطي دولي أنشأه صندوق النقد الدولي عام 1969 نتيجة قلق دول الأعضاء من احتمال عدم كفاية المخزون المتوفر آنذاك ، والنمو المتوقع في الاحتياطات الدولية لدعم التجارة

---

[1] راجع المادة (22\3) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

[2] راجع المادة (22\4) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

[3] راجع المادة (23\1) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

[4] راجع المادة (23\2) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

الدولية ، وكانت أهم الأصول الاحتياطية في ذلك الحين هي الـذهب والـدولار الأمريكـي [1]، وتعرف حقوق السحب الخاصة على أنها سلة من العملات مؤلفة من الدولار والفرنك والجنيه ، وأن وحدات حقوق السحب الخاصة ، تعد وحدة الحساب التي يستخدمها صندوق النقد الـدولي ، وتستخدم كوحدة حساب في عدد من المنظمات والاتفاقيات الدولية ومنها اتفاقية مونتريال لعـام 1999.

وتعادل كل وحدة حقوق سحب خاصة 1,50130 دولار أمريكي ويعادلها بالعملة الأردنية دينار وثلاثة فلسات: 1(SDR) =US$1,50130=JD1,03 [2]

المطلب الثاني

شرط الاتفاق على الإعفاء من التعويض أو الحد منه (شرط الإعفاء من المسؤولية أو الحد منها)

الأصل العام أن شرط الإعفاء من المسؤولية أو الحد منها جائز ومقبول فـي المـسؤولية التعاقدية [3]، كون عقد النقل من العقود الرضائية ، التي تقوم على مبدأ سلطان الإرادة ، وتوافق الإرادتين ، فأطراف عقد النقل الجوي يملكون حرية تعديل قواعد المسؤولية ، سواء كان التعديل بالتشديد أو التخفيف أو الإعفاء ، ويعد شرط الإعفاء من المسؤولية أو الحد منها في المـسؤولية التقصيرية باطلاً لتعلقه بالنظام العام [4]، ولكن المشرع الأردني خرج عن هذا الأصل في بعض

---

[1] ومن أهم أهداف الصندوق الدولي العمل على استقرار أسعار الصرف وتجنب التخفيض التنافسي في قيم العملات ، وكانت الـدول التي انضمت إلى الصندوق بين عامي 1945-1976 اتفقت على إبقاء سعر الصرف بالدولار الأمريكي ، وبالنسبة للولايات المتحـدة كان قيمة الدولار يحول إلى الذهب إلى أن أوقفت الحكومة الأمريكية عام 1971 إمكانية تحويل الدولار إلى الذهب ، ومن ذلك الحين أصبح أعضاء الصندوق في اختيار ما يناسبهم في ربط عملاتهم .

[2] أسعار الصرف لدى صندوق النقد الدولي متوفر على الموقع التالي www.imf.org. تاريخ الدخول2013\4\5.

[3] العوجي، مصطفى، مرجع سابق، ص95 ، و السرحان، عدنان إبراهيم وخاطر، نوري حمد، مرجع سابق، ص334-337.

[4] العوجي، مصطفى، مرجع سابق، ص125 ، أنظر المادة (270) من القانون المدني الأردني.

الحالات كالغش من جانب المدين أو الخطأ الجسيم ، وعلى هذا تبقى المسؤولية قائمة في الالتزامات التعاقدية ، ولكن شرط الإعفاء من المسؤولية أو الحد منها يعد باطلاً ، إذا انطوى على غش أو خطأ جسيم من جانب المدين بالالتزام (الناقل) [1]، ويقصد بالغش : " كل فعل أو امتناع من جانب المدين بالتزام عقدي أو من تابعيه بقصد الإضرار بالدائن "، ويقصد بالخطأ الجسيم : " كل فعل أو امتناع من جانب المدين بالتزام عقدي أو من تابعيه مقرون برعونة وعلم المدين بما سيحدث من ضرر دون توفر سوء النية أو نية الإضرار [2].

وجدير بالإشارة أن المشرع الأردني لم ينص صراحةً على أن الغش والخطأ الجسيم كسبب من أسباب بطلان شرط الإعفاء من المسؤولية في الالتزامات التعاقدية ، ولكن يفهم ذلك ضمناً من نص المادة (358) والمادة (4\514) من القانون المدني الأردني [3]، فضلاً عن ذلك تطرق المشرع الأردني في المادة (56\أ) من قانون الطيران المدني الأردني إلى بطلان شرط إعفاء مشغل الطائرة ووكلائه وموظفيه وتابعيه من المسؤولية وجاء بها " يعتبر باطلاً كل اتفاق يعفي مشغل الطائرة ووكلاءه وموظفيه وتابعيه من المسؤولية ، كلياً أو جزئياً ، من التعويض عن الضرر الناجم عن تشغيل الطائرة " .

ولم تغفل اتفاقية مونتريال لعام 1999 عن بطلان شرط الإعفاء من المسؤولية في عقد النقل الجوي ، وذلك حمايةً للطرف الضعيف(الراكب ، المرسل) في عقد النقل الذي يعد من عقود الإذعان ، لذلك خرجت الاتفاقية عن هذا الأصل في المادة (25) والمادة (26) وعدت الاتفاق على شرط الإعفاء من المسؤولية أو الحد منها باطلاً ولاغياً ، على أن بطلان هذا الشرط لا

---

[1] الخالتي، سامان سليمان الياس(2009).عقد الرحلة السياحية(دراسة تحليلية مقارنة في القانون المدني). القاهرة: دار الكتب القانونية ، ص217 ، والعوجي، مصطفى، مرجع سابق، ص100.

[2] السرحان، عدنان إبراهيم وخاطر، نوري حمد، مرجع سابق، ص334.

[3] وأشار المشرع الأردني في المادة (790) من القانون المدني الأردني على بطلان شرط إعفاء المقاول والمهندس من التعويض أو الحد منه دون أن يكون مقروناً بغش أو خطأ جسيم وذلك حماية للطرف الضعيف(صاحب البناء).

يرتب بطلان العقد ككل ، وإنما يبقى العقد صحيحاً وخاضعاً لأحكام الاتفاقيـة ، ولكـن يبطـل الشرط فقط ، بيد أن هذا البطلان ينسحب إلى كل نص يعفي الناقل المتعاقد ، أو الناقل الفعلـي من المسؤولية ، أو يضع حداً أدنى من الحد المنصوص عليه في الاتفاقية [1]، أما الاتفاق علـى حد أعلى من الحد المنصوص عليه بالاتفاقية يعد صحيحاً .

ومما تجدر إليه الملاحظة ، أن اتفاقية مونتريال لعام 1999 لم تـشترط الغـش أو الخطـأ الجسيم كسببين من أسباب بطلان شرط الإعفاء من المسؤولية أو الحد منها كما فعل كـل مـن المشرع الأردني واتفاقية وارسو لسنة 1929 في المادة (25) الذي جاء بها " لـيس للناقـل أن يتمسك بأحكام هذه المعاهدة التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها ، إذا كان الضرر قد تولد من غشه أو خطأ يراه قانون المحكمة المعروض عليها النزاع معـادلاً للغـش " ، وإنمـا جـاءت نصوص اتفاقية مونتريال المعدلة والمكملة لاتفاقية وارسو مطلقة دون قيد أو شرط ، وعد فيهـا كل اتفاق أو شرط على إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية باطلاً .

---

[1] أنظر في ذلك المادة (47) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

الفصل الخامس

الخاتمة والنتائج والتوصيات

أولاً: الخاتمة :-

إن موضوعات القانون الجوي دائمة التطور ، وسريعة التكوين خاصة فيما يتعلق بعقد النقل الجوي وأحكام مسؤولية الناقل الجوي وطرق دفعها تجاه الأشخاص وأمتعتهم أو البضائع ، وما زالت موضوعاً حيوياً وإشكالياً ، ويرجع ذلك لحداثة نشأة هذا القانون من جهة ، وللصبغة الدولية للنقل الجوي ، وما يتبع ذلك من اختلاف الأنظمة القانونية من جهة أخرى .

وقد سعى مجتمع الطيران المدني منذ ظهور النقل الجوي بصيغته التجارية إلى صياغة وتأسيس الاتفاقيات الدولية ، وتعديل أحكام المسؤولية وطرق دفعها بشكل يواكب تطور موضوعات النقل الجوي ، ومن أهمها اتفاقية مونتريال لعام 1999 ، وعلى ضوء ذلك عدل قانون الطيران المدني الأردني لعام 2007 بما يتماشى مع تعديلات اتفاقية مونتريال .

وعلى هذا فإن هذه الدراسة اقتصرت على دراسة حالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية وفقاً لاتفاقية مونتريال والتشريع الأردني ، وتعد من أهم الدراسات المتعلقة بالمنازعات التي تنشأ بين أطراف عقد النقل الجوي ، وإن المعالجة في هذه الدراسة ليست معالجة نظرية بحته ، بل يغلب عليها الطابع العملي ، حيث ربط الباحث مواضيع الدراسة مع الواقع العملي من خلال قرارات محكمة التمييز الأردنية ، وتطرقت الدراسة إلى كافة الطرق القانونية في الاتفاقية ، وفي التشريع الأردني التي يستطيع الناقل الجوي من خلالها دفع المسؤولية عن نفسه ، وتجنب دفع التعويض للمتضررين نتيجة أخطائه أو أخطاء وكلائه أو تابعيه .

وعلى هذا قسم الباحث هذه الدراسة إلى خمسة فصول ، وقسم كل فصل إلى عدد من المباحث والمطالب والفروع بما يتناسب مع موضوع هذه الدراسة ، حيث تناول في الفصل الأول مقدمة الدراسة ، وفي الفصل الثاني النقل الجوي ونطاق مسؤولية الناقل الجوي ، وفي الفصل الثالث الطرق القانونية لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية ، وفي الفصل الرابع دعوى المسؤولية في كل من اتفاقية مونتريال لعام 1999 والتشريع الأردني ، وفي الفصل الخامس أهم النتائج والتوصيات التي توصل إليها الباحث .

ثانياً: النتائج :-

من خلال الدراسة السابقة توصل الباحث إلى عدة نتائج من أهمها :

1. توافق كل من اتفاقية مونتريال وقانون الطيران المدني الأردني ، على سريان أحكام اتفاقية مونتريال على النقل الدولي التجاري ، وعدم التوافق على سريان أحكام اتفاقية مونتريال على النقل الدولي غير التجاري ، بحيث يسري هذا النوع وفقاً لاتفاقية مونتريال بشرط أن تقوم بعملية النقل مؤسسة للنقل الجوي فقط .
2. توافق كل من اتفاقية مونتريال وقانون الطيران المدني الأردني على سريان أحكام اتفاقية مونتريال على النقل الجوي الداخلي التجاري ، بشرط أن يتصف بالدولية حسب أحكام اتفاقية مونتريال ، وحتى يكون كذلك لا بد من الاتفاق مسبقاً على نقطة توقف في إقليم دولة أخرى ، وأما بشأن النقل الجوي الداخلي غير التجاري فلم يتطرق لها القانون الأردني ، ولا يسري هذا النوع وفقاً لاتفاقية مونتريال إلا إذا قامت بعملية النقل مؤسسة للنقل الجوي ، وتم الاتفاق مسبقاً على نقطة توقف في إقليم دولة أخرى ، وبخلاف ذلك تطبق أحكام المسؤولية الواردة في القانون الأردني.

3. إن عقد النقل الجوي هو عقد مختلط يجمع ما بين العقود - الرضائية التي لا يـشترط فيها الشكلية - وعقود الإذعان التي لا تقبل المساومة أو التفاوض - والعقود التجاريـة التي تمنح المسافر الحق في الإثبات بكافة وسائل الإثبات ، وأنه من عقود المعاوضـة ، التي يتلقى فيها كل متعاقد مقابلاً لما يعطي ، ويختلف عن باقي عقود النقل بوسيلة تنفيذه وهي الطائرة.

4. أن التضامن يرد في النقل المتتابع ، وأن جميع الناقلين المتتابعين مسؤولون بالتـضامن عن الأضرار التي تصيب الأمتعة والبضائع ، ولا يرد هـذا التـضامن بـين النـاقلين المتتابعين عن الأضرار التي تلحق بالراكب من حيث التأخير أو الإصابة أو الوفاة.

5. إن الوقت الذي تقوم فيه مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الجسدية أو الوفـاة فـي حالة المغادرة : تبدأ عند المغادرة (الصعود) من وقت دخول الراكب الطـائرة الواقفـة على خط سيرها ؛ أي من لحظة وضع قدمه على سلم الطائرة أو من لحظة الانتهاء من النفق الرابط بين جسم الطائرة وقاعة المغادرين وصولاً لبوابة الطائرة ، وعند الوصول (النزول) من اللحظة التي يبدأ فيها النزول إلى أخر سلم الطائرة أو عند وضع قدمه في النفق الرابط بين الطائرة وقاعة القادمين ، والسبب في ذلك يرجع إلى عدم ارتباط النفق مع جسم الطائرة ، وإن مسؤولية النفق تتبع إدارة المطار وليس الناقل الجوي.

6. إن الوقت الذي تنهض فيه مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الناشئ عن تأخير الراكب ، تبدأ من لحظة مغادرة الراكب لقاعة المسافرين بمطار القيام للتوجه إلى الطائرة المعدة لنقله ، وحتى لحظة وصوله إلى مطار الوصول وتخلصه من حراسة الناقل الجـوي أو تابعيه.

7. إن القوة القاهرة ليست الحالة الوحيدة من حالات دفع المسؤولية في التشريع الأردني ، وإنما يكون إلى جانب ذلك الحالات التالية : اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الخطر، خطأ المتضرر، فعل الغير ، وبالإضافة إلى الدفوع الشكلية ، والدفع بعدم القبول ، والدفع بمرور الزمن ، فضلاً عن الدفوع الواردة في الاتفاقية.

8. إن حالات دفع المسؤولية في اتفاقية مونتريال لعام 1999 ، تتبلور في حالتين :

- الحالة الأولى : وتعد سبباً عاماً لدفع كافة أنواع النقل من المسؤولية والوارد في المادة (20) .
- الحالة الثانية : تعد أسباب خاصة لدفع المسؤولية في نقل الأشخاص الواردة في المادة (2\21) ، وفي نقل البضائع الحالات الواردة في المادة (18) ، وفي نقل الأمتعة الحالات الواردة في المادة (2\17) ، وفي التأخير الحالات الواردة في المادة (19) ، والى جانب ذلك الدفع بعدم قبول الدعوى والدفع بمرور الزمن الذي يجب إبداؤه قبل أي دفع آخر وإلا سقط الحق فيه .

9. إن مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال لسنة 1999 هي مسؤولية عقدية ، قوامها الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس ، وأساس هذه المسؤولية يستند إلى عقد النقل الجوي ، والتزام الناقل بإيصال المسافر وأمتعته سالمين إلى مكان الوصول هو التزام بتحقيق نتيجة ، والتزامه بالمحافظة على البضائع وإيصالها سالمة إلى مكان الوصول هو التزام ببذل عناية ، وعلى هذا تستبعد فكرة المخاطر وتحمل التبعة كأساس للمسؤولية في اتفاقية مونتريال ، كون هذه الفكرة لا تعترف بالخطأ كأساس للمسؤولية.

10. عبء الإثبات يقع على عاتق الناقل الجوي في كافة أنواع المسؤولية ، باستثناء الأمتعة غير المسجلة ، حيث يقع على عاتق صاحب الأمتعة عبء إثبات الضرر ، وخطأ الناقل

أو تابعيه أو وكلائه ، والحكمة من ذلك أن الأمتعة غير المسجلة لا تقوم على فكرة الخطأ المفترض من جانب الناقل ، وتبقى تحت حراسة الراكب.

11. على الرغم من التشديد في المادة (28\أ\6) والمادة (57) من قانون الطيران المدني الأردني لعام 2007 ، والمادة (50) من اتفاقية مونتريال لعام 1999 على أن تكون الطائرة مؤمنة تأميناً شاملاً عن الأضرار التي تلحق بالركاب ، والطاقم ، والأمتعة ، والبضائع ، على متن الطائرة ، وحيث لم يرد نص صريح في اتفاقية مونتريال ، أو قانون الطيران الأردني على التضامن والتكافل بين شركة النقل و شركة التامين ، إلا أنه يمكن إقامة الدعوى على الناقل وشركة التامين بالتكافل والتضامن على غرار التكافل والتضامن في حوادث المركبات ، حيث لا يقضي القضاء الأردني في المسؤولية المدنية بالتضامن والتكافل إلا إذا ورد نص صريح بذلك ، أو بموجب اتفاق ، وذلك استناداً لنص المادة (426) من القانون المدني الأردني والتي جاء بها " لا يكون التضامن بين المدينين إلا باتفاق ، أو بنص في القانون " ، وحيث ورد النص في المادة(53) من قانون التجارة على التضامن بين المدينين في الالتزامات التجارية ، لذلك يمكن إقامة الدعوى على الناقل وشركة التامين بالتكافل والتضامن بينهما .

12. إن الاختصاص المكاني في اتفاقية مونتريال ينعقد وفق اختيار المدعي ، وفي إقليم إحدى الدول الأطراف وأمام كل من : محكمة محل إقامة الناقل ، أو محكمة مركز أعمال الناقل الرئيسي ، أو محكمة الجهة التي يكون له فيها منشأة تولت عنه إبرام العقد ، أو محكمة جهة نقطة الوصول ، أو أمام محكمة محل إقامة الناقل الفعلي أو محكمة المركز الرئيسي لأعماله ، أو أن ترفع دعوى المطالبة بالتعويض في محل إقامة الراكب الرئيسي وقت وقوع الحادث في حالتي (الإصابة والوفاة) ، بشرط أن

يكون للناقل رحلات إلى ذلك البلد ، سواء كانت عبر طائراته الخاصة أو طائرات مستأجره ، وبهذا الخيار الأخير لمحل إقامة المدعي تكون اتفاقية مونتريال قد تميزت على غيرها من الاتفاقيات السابقة التي لم تكن تعرف الخيار الأخير.

13. إن المشرع الأردني اشترط في المادة (58\ب\2) من قانون الطيران المدني لعام 2007 لكي ينعقد الاختصاص المكاني للمحاكم الأردنية في حال الضرر الناجم عن الطيران في أعالي البحار ، أو في المناطق غير الخاضعة لسيادة أي دولة ، أن يتمتع المدعي بالجنسية الأردنية ، والغاية في ذلك ، تحقيق الحماية للمواطنين الوطنيين في حق المطالبة بالتعويض دون الأجانب المقيمين على إقليم المملكة الأردنية.

14. إن اتفاقية مونتريال في المادة (35) عدت مدة السنتين هي مدة سقوط الحق في طلب التعويض وليس مدة التقادم ، والعلة من تقرير مبدأ التقادم المسقط ، يرجع إلى اعتبارات متعلقة بالصالح العام ، ومنع إثارة المنازعات التي مر عليها فترة من الزمن ، و يتمحور الفارق بين السقوط و التقادم في مسألة قطع ووقف التقادم والآثار التي تترب على القطع أو الوقف من حيث منح الخصم مدة أطول في المطالبة بالحق المدعى به ، وذلك على خلاف التقادم المسقط للحق الذي أشارت إليه الاتفاقية ، والذي لا يقبل الوقف و الانقطاع ، وقد تبنى القضاء الأردني ما جاءت به الاتفاقية ، على الرغم من أن قانون الطيران الأردني في المادة (58\ج) اخذ بمبدأ تقادم الدعوى بمرور سنتين من تاريخ وقوع الضرر ، وهذه المدة يسري عليها مبدأ الوقف والقطع ، على خلاف ما جاءت به اتفاقية مونتريال ، وبذلك يكون المشرع الأردني قد أصاب وما جاء به جدير بالتأييد.

15. لا يحكم بالتعويض عن الضرر المعنوي والكسب الفائت إذا كانت مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية عقدية ، حيث أن التعويض عن الضرر المعنوي والكسب الفائت محله الفعل الضار ، بيد أنه يحكم بالتعويض عن الضرر المعنوي والكسب الفائت في المسؤولية العقدية في حالتي الغش والخطأ الجسيم كما أشار إليها القانون الأردني ، والتي توافق الإهمال والتقصير المشار إليه في المواد (3\30)و (43) من اتفاقية مونتريال.

16. إن اتفاقية مونتريال في المواد (2\21) و(5\22) و(3\30) و(43) قد أجهضت الاتفاقيات المتعلقة بتحديد المسؤولية ، وأجازت الخروج عن مبلغ التعويض المنصوص عليه في الاتفاقية إذا ثبت :

- أن الضرر نتج عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه بقصد إحداث الضرر ، أو برعونة مقرونة بإدراك أن الضرر سينجم عن ذلك في الغالب ، وذلك في حالتي (تأخير نقل الركاب و تلف أو تعيب أو تأخير نقل الأمتعة) .
- أن الضرر عائد إلى خطأ أو إهمال من جانب النقل أو تابعيه أو وكلائه في حالتي(الإصابة الجسدية أو الوفاة) ، ففي هذه الحالات يحصل المضرور على حد يجاوز الحد الأقصى المنصوص عليه في الاتفاقية ، وعلى هذا فان اتفاقية مونتريال لعام 1999 قد تميزت عن الاتفاقيات الأخرى.

17. إن اتفاقية مونتريال قد وضعت قيوداً على المسؤولية إذا لم يتمسك بها الطرف الآخر خلال المدة المحددة بالاتفاقية ، وجعلت الحق قابلاً للسقوط (الدفع بمرور الزمن) ، و\أو الدعوى غير مقبولة (الدفع بعدم القبول).

18. وانتهى الباحث إلى أن اتفاقية مونتريال لعام 1999 عدت الاتفاق على شرط الإعفاء من المسؤولية أو الحد منها باطلاً ولاغياً ، وأن بطلان هذا الشرط لا يرتب بطلان العقد

ككل ، وإنما يبقى صحيحاً وخاضعاً لأحكام الاتفاقية ويبطل الـشرط فقـط ، وأن هـذا البطلان ينسحب إلى كل نص يعفي الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي مـن المـسؤولية أو يضع حداً أدنى من الحد المنصوص عليه في الاتفاقية ، والاتفاق على حد أعلـى مـن الحدود المنصوص عليها بالاتفاقية جائز وصحيح ، والعلة من ذلك هو حماية الطـرف الضعيف(الراكب /المرسل) في عقد النقل الذي يعد من عقود الإذعان ، وإن الاتفاقية لم تشترط الغش أو الخطأ الجسيم كسببين من أسباب بطلان شرط الإعفاء من المـسؤولية أو الحد منها في المسؤولية العقدية كما فعل المـشرع الأردنـي ، حيـث أن المـشرع الأردني اعتبر شرط الإعفاء من المسؤولية أو الحد منها جائزاً ومقبولاً في المـسؤولية التعاقدية ؛ كون عقد النقل من العقود الرضائية الذي يقوم على مبـدأ سـلطان الإرادة وتوافق الإرادتين ؛ فأطراف عقد النقل الجوي يملكون حرية تعديل قواعـد المـسؤولية سواء كان التعديل بالتشديد أو التخفيف أو الإعفاء ، ولكن المشرع الأردني خرج عـن هذا الأصل في بعض الحالات كالغش من جانب المدين أو الخطأ الجسيم ، وعد شـرط الإعفاء أو الحد من المسؤولية العقدية باطلاً إذا انطوى على غش أو خطأ جـسيم مـن جانب المدين بالالتزام ، فضلاً عن ذلك اعتبر شرط الإعفاء من المسؤولية أو الحد منها في المسؤولية التقصيرية باطلاً لتعلقه بالنظام العام.

ثالثاً : التوصيات : -

وقد خلصنا في نهاية هذه الرسالة إلى عدة توصيات وهي :

1. يأمل الباحث على المشرع الأردني بتعديل نص المادة (41) من قانون الطيران المدني الأردني لسنة 2007 بما ينسجم مع أحكام المادة الأولى من اتفاقيـة مونتريـال لعـام 1999 التي أخضعت النقل الدولي بمقابل والنقل الدولي المجاني إذا قامت به مؤسـسة للنقل الجوي ، وأخضعت كذلك النقل الداخلي لأحكام الاتفاقية إذا تم الاتفاق مسبقاً علـى نقطة توقف داخل إقليم دولة أخرى ، أما قانون الطيران المدني الأردني فقد أخضع النقل الجوي الدولي التجاري والنقل الجوي الداخلي التجاري لأحكام اتفاقية مونتريال ، ولـم يرد نص صريح يتعلق بمصير النقل الجوي الداخلي غير التجـاري والنقـل الجـوي الداخلي التجاري إذا لم يتم الاتفاق مسبقاً على نقطة توقف داخل إقليم دولة أخرى.
2. يوصي الباحث بإلغاء نص المادة (58\ب\2) من قانون الطيران المدني الأردني لـسنة 2007 ، أو تعديلها بحيث تصبح " إذا كان المدعي أو المتضرر يحمل الجنسية الأردنية " ، عوضاً عن النص الحالي " إذا كان المدعي يحمل الجنسية الأردنية " ، حيث أن هذا النص يكتنفه الغموض - ويعتريه الانحراف عن تحقيق العدالة والمساواة .
3. يوصي الباحث حكومات الدول التي ليست أعضاء في اتفاقية مونتريال لعـام 1999م بالانضمام إلى الاتفاقية ، ومن ثم إدخالها حيز التنفيذ ، وتعديل قوانينهـا الوطنيـة بمـا يتوافق مع أحكام هذه الاتفاقية ، وذلك للحيلولة من مغبة تنازع القوانين ، ولمعرفة مقدار التعويض مسبقاً .
4. يوصي الباحث بتعديل نص المادة (35) من اتفاقية مونتريال واعتبار مدة السنتين هـي مدة تقادم الحق في طلب التعويض وليس مدة سقوط ، والعلة من ذلك أن مبـدأ التقـادم

يخضع لمسألة (القطع والوقف) الذي يترب عليه منح الخصم مدة أطول في المطالبـة بالحق المدعى به ، على خلاف التقادم المسقط للحق الذي أشارت إليه الاتفاقية والذي لا يقبل الوقف أو القطع .

5. على أثر المؤتمرات التي أعدتها منظمة الايكاو واتحاد الاياتا بشان السلامة الجوية لتقليل نسبة حوادث الطيران ، يوصي الباحث اللجنة الاستشارية بوضع نصوص صريحة في اتفاقية مونتريال تحدد بوضوح النطاق الزمني والمكاني لانشغال مسؤولية الناقل الجوي في نقل الركاب ، على غرار الاهتمام بتوسيع النطاق الزمني لمسؤولية الناقل الجـوي في نقل البضائع والأمتعة .

6. وحيث أن اتفاقية مونتريال لعام 1999 قد غفلت عن تحديد ماهية الغير ، وماهية الخطأ الوارد في نص المادة (21\2\أوب) ، لذلك يأمل الباحث على اللجنة الاستشارية بإضافة الفقرة (ج) إلى النص السابق لتحديد من هو الغير وما هو الخطأ النافي للمسؤولية .

7. ومنعاً للقياس والتوسع في التفسير ، يوصي الباحث بإضافة فقرة جديدة لـنص المـادة (31) من اتفاقية مونتريال 1999 تتعلق بمدة الاحتجاج في حالـة الهـلاك(الكلـي أو الجزئي) .

قائمة المراجع

أولاً- المراجع العربية :

1. ابن منظور(630-711هـ).**معجم لسان العرب.**ط3، ج4، بيروت: دار إحياء التراث العربي.
2. أبوالوفا، احمد(1977).**نظرية الدفوع في قانون المرافعات.**ط5، الإسكندرية: منشأة المعارف.
3. البارودي، علي والعريني، محمد فريد، والفقي، محمد السيد (2001).**القانون البحـري والجوي.**ط1، بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.
4. التكريتي، رضا(د.ت).**مجموعة اتفاقيات النقل الجوي الدولي.**ج1، (د.م).
5. الجبوري، ياسين محمد(2006).**المبسوط في شرح القانون المدني.**ج2، المجلد الأول، عمان: دار الثقافة.
6. حمد ا ، حمد ا محمد(2000).**النظام القانوني لإيجار الطائرة(دراسة مقارنة).**القاهرة: دار النهضة العربية.
7. الخالتي، سامان سليمان(2009).**عقد الرحلة السياحية (دراسة تحليلية مقارنة في القانون المدني).**القاهرة: دار الكتب القانونية.
8. خالد، عدلي أمير(2006).**عقد النقل الجوي.**الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة.
9. رضوان، أبوزيد(د.ت).**القانون الجوي (قانون الطيران التجـاري).** (د.م): دار الفكـر العربي.
10. سامي، فوزي(2002).**شرح القانون التجاري.**ط1، عمان: دار الثقافة.

11. السرحان، عدنان و خاطر، نوري (2002). **مصادر الحقوق الشخصية.**ط1، عمان: دار الثقافة.

12. سلطان، أنور (2002).**أحكام الالتزام.** بيروت: دار النهضة العربية.

13. السنهوري، عبد الرزاق(1998).**نظرية العقد.**ط2، ج2، بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.

14. سوار، محمد وحيد الدين(2001).**الاتجاهات العامة في القانون المدني(دراسة موازنة بالفقه الإسلامي والمدونات المدنية العربية).**ط2، عمان: دار الثقافة.

15. عبابنة، محمود(2012).**محاضرات في القانون التجاري.**جامعة الشرق الأوسط للدراسات العليا، عمان: الأردن.

16. عبد الجليل، يسرية(2007).**المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن عيوب تصنيع الطائرات.**الإسكندرية: منشأة المعارف.

17. العبودي، عباس(2006).**شرح أحكام قانون أصول المحاكمات المدنية.**ط1، عمان: دار الثقافة.

18. عرفة، السيد عبد الوهاب(د.ت).**التعويض عن المسؤولية المدنية.**المجلد الأول، الإسكندرية: المكتب الفني للموسوعات القانونية.

19. عرفة، السيد عبد الوهاب(د.ت).**التعويض عن المسؤولية المدنية.**المجلد الثاني، الإسكندرية: المكتب الفني للموسوعات القانونية.

20. العريني، محمد(2003).**القانون الجوي (النقل الجوي الداخلي والدولي).**الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة.

21. العماوي، محمد عبد الغفار(2012).**التعويض عن الأضـرار الجـسدية والأضـرار المجاورة لها(دراسة مقارنة بين الشريعة والقانون).**ط2، عمان: دار الثقافة.

22. العوجي، مصطفى(2007).**القانون المدني(المسؤولية المدنية).**ط3، ج2، بيـروت: منشورات الحلبي الحقوقية.

23. الفقي، عاطف محمد(2008).**تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريـال 1999.**ط1، الإسكندرية: دار الفكر العربي.

24. القضاة، مفلح(2004).**أصول المحاكمات المدنية والتنظيم القضائي.**ط1، عمـان: دار الثقافة.

25. قطان، مصطفى(2006).**مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها وطرق دفعها.**ط1، (د.م).

26. القيام، خالد رشيد(1999).**مقدمة في الأصول العامة لعلم القانون (المبـادئ العامـة لنظريتي القانون والحق).**ط1، (د.م).

27. الكيلاني، محمود(2006).**شرح قانون أصول المحاكمات المدنية.**ط2، عمان: (د.م).

28. محيسن، إبراهيم حرب(2008).**النظرية العامة للدفوع المدنية(دراسة مقارنة).**ط1، عمان: دار الفلاح للنشر والتوزيع.

29. محيو، حسن(1983).**محاضرات في قانون الطيران.**ط1، بيروت: دار المستشار.

30. موسى، طالب(1997).**القانون الجوي الدولي.**ط1، عمان: دار الثقافة.

31. يالملكي، أكرم(1998).**القانون الجوي(دراسة مقارنة).**ط1، عمان: دار الثقافة.

ثانياً- الرسائل والأبحاث :

1. زاهر، فاروق(د.ت).**تحديد مسؤولية الناقل الجوي (دراسة في اتفاقية فارسوفيا والبروتوكولات المعدلة لها).** (رسالة دكتوراه)، جامعة القاهرة، القاهرة، جمهورية مصر العربية.
2. المطيري، وضحة (2011). **مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية.** (رسالة ماجستير غير منشورة)، جامعة الشرق الأوسط للدراسات العليا، عمان، الأردن.

ثالثاً- القوانين :

1. الدستور الأردني.
2. قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني رقم(24) لسنة 1988.
3. قانون التجارة الأردني رقم(12) لسنة 1966.
4. قانون الشركات الأردني رقم(22) لسنة 1977 وتعديلاته.
5. قانون الطيران المدني الأردني رقم(41) لسنة 2007.
6. القانون المدني الأردني رقم(43) لسنة 1976.
7. مجلة الأحكام العدلية.
8. المذكرة الإيضاحية للقانون المدني الأردني (الجزء الأول).
9. نظام التأمين الإلزامي للمركبات رقم(12) لسنة 2010.

رابعاً- اجتهادات محكمة التمييز :

1. قرارات محكمة التمييز الأردنية، منشورات مركز عدالة.
2. قرارات محكمة التمييز الأردنية، منشورات مركز قسطاس.

خامساً- المراجع الالكترونية:

1. **Annex** ***13 to the convention on international civil aviation*****"**, chapter 1(On – Line), available: http:// www.rnf.is/media/eydublod/annex_13.
2. Chicago Convention, (1944***)," Article 31*****"**, (On-Line), available: www.icao.int/publication/Documents/7300_orig.
3. Chicago Convention, (1944**).*"Convention On International Civil Aviation*"**, (On- Line), available: http://www.mcgill.ca/files/iasl/chicago1944.
4. "***General Safety (2010)*** (On-line), Available: www.Iata.Org/Iosa.
5. Guatemala City Protocol,(1971**).*" Protocol to Amend the Convention of Certain Rules Relating to International Carriage by Air (Amended by the protocol done at the Hague 1955 signed at Guatemala city On 1971)",*** (On-Line), available: http://www.lawbiz.ch/d/spahni/airlaw/warsaw warsys.html **.**
6. Hague Protocol,(1955**).*" Protocol to Amend the Convention of Certain Rules Relating to International Carriage by Air (the Hague protocol to the Warsaw)",*** (On- Line), available: http://www.jus.uio.no/im/air.carriage.warsaw.convention.hague.protocol.
7. ***"Iata Conditions of Carriage for cargo****, (*On-Line) available www.Transportrecht.de.
8. **"*Iata General Conditions Of Carriage For Passenger & Baggage*"***,* (On-Line), available: www.Transportrecht.de .
9. ***"Icao accident/incident reporting manual (Icao doc 9176")****, appendix 7*, (On-Line), available: www.skybrary.aero/index.php/Icao_Adrep.
10. ***International civil aviation Safety*** "(2011)**,**(On–Line),available : www.icao.int.
11. ***"International Monetary Fund "*** (On –Line), available : www.imf.org**,**

12. Montreal Convention,(1999)." ***Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air*** ", (On- Line), available: http:// www.lawbiz.ch/d/spahni/airlaw/warsaw.warsys.html.
13. Montreal Protocol No 1, (1975)." ***Protocol to Amend the Convention of Certain Rules Relating to International Carriage by Air (Amended by the protocol done at the Hague 1955 signed at Montreal On 1975)***",(On- Line), available :http:// www.lawbiz.ch/d/spahni/airlaw/warsaw warsys.html .
14. Montreal Protocol No 4, (1975)." ***Protocol to Amend the Convention of Certain Rules Relating to International Carriage by Air (Amended by the protocol done at the Hague 1955 signed at Montreal On 1975)***", (On- Line), available: http:// www.lawbiz.ch/d/spahni/airlaw/warsaw warsys.html.
15. Rome Convention(1952) " ***Convention On Damage By Foreign Aircraft To Third Parties On The Surface***" ,(On-line), Available :www.assa-int.org.
16. ***The Convention on International Civil Aviation*** ", *Annexes 1-18*, (On-Line) available: www.icao.int.
17. ***The Warsaw system on air carrier's liability***", (On- Line), available: www.icao.int/the_warsaw_system_on_air_carrier.
18. "***Transport Safety Report(ATSB)*** ", (On Line),available : www.skybrary.aero.
19. Warsaw Convention,(1929)." ***Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air***", (On-Line), available: http:// www.lawbiz.ch/d/spahni/airlaw/warsaw warsys.html .
20. Mahpopy, Mohamad & Warsham, Altaky, (2006). "***Legal and Agreement Exemption for the Air Carrier Liability***", (On – Line), available: www.justice.gov.ma.